Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 26/7/2017

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Assoporti** (L'Avvisatore Marittimo)
- **La Cina alla conquista dei porti d'Europa** (Il sole 24 ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...T.O.Delta, boom intermodale..."(L'Avvisatore Marittimo)

Genova:

"...al via cabina di regia su waterfront..." (Ferpress)

"...Pir presenti..."(Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...La Spezia traffici +14%..."(L'Avvisatore Marittimo)

"...C'è vento e porto non è sicuro..."(La Nazione)

Livorno:

"...Art.16 no a lavoro a chiamata..."(L'Avvisatore Marittimo)

"...Darsena Europa..."(La Gazzetta Marittima)

"...punta la nord Europa..."(The Medi Telegraph)

"...hub di ingresso per i traffici di droga..."
(Il Telegrafo, Quotidiano di Sicilia)

Piombino:

"...Aferpi, polemica suilla variante..." (Il Telegrafo)

Ancona:

"...lavoriamo nell'ottica efficentamento..."(Ferpress, Il Nautilus)

Civitavecchia:

"...vale 500 mila teu..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...comitato di gestione ai nastri di partenza..." (civonline)

Napoli:

"...Alis, impegno per il rilancio del Sud..." (L'Avvisatore Marittimo)

Brindisi:

"...Tavolo per il rilancio di Brindisi..."(Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Piu fess che Zes ..."(Cosmopolismedia,Nuovo Quotidiano di Puglia)

Gioia Tauro:

"...Crocetta contro Gioia Tauro..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)

"...L'Agenzia prende Forma ..."(Gazzetta del Sud)

Olbia:

"...la tassa di sbarco salverà l'isola ..." (La Nuova Sardegna)

Messina:

"...Porti calabresi ricorso al tar ..." (Corriere Marittimo, Gazzetta del sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 26/7/2017

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Notizie da altri porti Italiani ed Esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

L'assemblea a Roma

ASSOPORTI, APPROVATO IL NUOVO STATUTO: MARIANI SEGRETARIO

ROMA. Un nuovo percorso per Assoporti - l'associazione dei porti italiani - è stato delineato e approvato a Roma. Con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-presidenti delle Autorità di sistema portuale oltre ad altri associati, è stato approvato all'unanimità il nuovo statuto associativo. Come era stato preannunciato dal presidente Zeno D'Agostino, Assoporti ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Infatti, tra i compiti contenuti nello statuto dell'associazione, Assoporti fornisce «ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter». Nel corso dell'assemblea sono stati altresì approvati all'unanimità il bilancio dell'associazione e nominato il segretario generale: Francesco Palmiro Mariani.

LA STRATEGIA DI PECHINO

L'offensiva cinese sui porti

di **Raoul de Forcade**

È un progetto di un'ampiezza straordinaria e sorpassa di gran lunga altri storici interventi, quali il piano Marshall. La Belt & Road Initiative (Bri), ossia la strategia lanciata dalla Cina per la crescita commerciale, che crea una nuova Via della seta tra Far East ed Europa, valorizzando, tra l'altro, rotte e porti mediterranei, fa impallidire l'European recovery program ideato negli anni 40 da George Marshall.
Bart Kuipers, esperto di economia portuale e docente a Rotterdam, ricorda che il valore del progetto Usa è stato pari a 100 miliardi (di dollari del 2016).

Continua ▸ pagina 9

Xi Jinping. Nell'autunno del 2013, il presidente della Repubblica popolare cinese ha lanciato la Bri, la Belt & road initiative, la nuova Via della seta per implementare gli scambi tra Asia ed Europa

I contrari. L'atteggiamento della Ue «nasconde» la volontà dei Paesi Ue più forti di dettare la linea: la Bri favorirebbe il Sud del continente

La Cina alla conquista dei porti d'Europa

Investimenti per oltre mille miliardi di dollari con la Bri- In Italia coinvolti Genova-Savona e Trieste

di **Raoul de Forcade**

▸ Continua da pagina 1

Niente a che vedere la Bri che, secondo stime di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo, attiverà tra 1.000 e i 1.400 miliardi di dollari d'investimenti infrastrutturali per realizzare e rafforzare opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie, con il coinvolgimento di un numero di Paesi compreso tra 60 e 100. Sinora, nella sola area Mena (Middle East – North Africa), sono stati censiti progetti portuali e aeroportuali per 27 miliardi di dollari. «La Cina – dice Massimo Deandreis, direttore generale di Srm – è passata da un interscambio con l'area Mena di 20 miliardi di dollari nel 2001 a 245 miliardi nel 2016». In particolare, nel Mediterraneo e nel Nord Europa, la Cina ha investito, tra maggio 2015 e giugno 2017, in otto porti (Haifa, Ashdod, Ambarli, Pireo, Rotterdam, Vado Ligure, Bilbao e Valencia), oltre 3,1 miliardi di euro (3,7 miliardi di dollari). E, per quanto riguarda l'Italia, a essere interessati al progetto sono soprattutto gli scali di Genova-Savona e Trieste, indicati come punti d'arrivo privilegiati dei traffici dalla Cina al Mediterraneo, attraverso Suez.

I dubbi dell'Europa

Eppure, nonostante il peso economico, infrastrutturale e politico del progetto lanciato dal presidente cinese Xi Jinping, l'Europa ha reagito freddamente alla proposta della Cina. Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), ricorda che la Commissione Ue «ha espresso dubbi sul progetto Bri, obiettando, in primo luogo, che la strategia di penetrazione cinese deve, per ottenere il favore della Ue, essere coerente con i progetti europei relativi alle infrastrutture trasportistiche. Bruxelles ha anche sollevato questioni sulla conformità della Cina rispetto alle norme europee, in campi quali la sicurezza sul lavoro e le condizioni dei lavoratori». Non è un caso, sottolinea Signorini, «che il nostro presidente del consiglio, Paolo Gentiloni, sia stato l'unico premier del G7 presente, lo scorso maggio, al Belt and road forum for international cooperation di Pechino».

Northen range vs Mediterraneo

Ma l'atteggiamento della Ue, aggiunge Signorini, alimenta il sospetto che l'apparente opposizione ai progetti cinesi, nasconda viceversa «la volontà dei Paesi Ue economicamente più forti di dettare, ancora una volta, una loro linea politica». Perché, ragiona il presidente dell'Adsp ligure, «la Bri sembra essere impostata in modo che i Paesi dell'Europa meridionale, attraverso i loro porti, diventino i bocchettoni d'ingresso della Cina nella Ue. E una parte dell'Europa si sta opponendo proprio a questo. Se i cinesi hanno intenzione di portare merci, puntano, nel Württemberg attraverso lo scalo di Vado Ligure, dove la grande compagnia statale di navigazione cinese Cosco e Qingdao port international Development di Hong Kong hanno acquisito (ottobre 2016, *ndr.*) rispettivamente, il 40% e il 9,9% del nuovo terminal container in costruzione (il 50,1% è della danese Apm Terminals-Maersk, *ndr.*), i Paesi del Centro e Nord Europa interessati si muovono in modo da imporre di poter essere loro, invece, a servire il Württemberg».

Gli interessi cinesi nel Nord

D'altro canto, la presenza cinese non manca negli scali del Northen range, né in quelli tedeschi. Nel maggio 2016 Cosco ha acquisito in Olanda il 35% di Etr Euromax Terminal Rotterdam (valore dell'operazione 125,4 milioni di euro). Il che consolida la presenza del gruppo cinese nel Nord: la compagnia ha acquistato nel 2004, ad Anversa, il 20% del terminal Antwerp Gateway, ed è presente anche nel porto di Zeebrugge. Inoltre ha stabilito ad Amburgo il proprio centro di controllo di tutti i servizi intra-europei. Sempre ad Amburgo, e la notizia è di pochi giorni fa, un consorzio guidato da Cccc (China communication construction company) e partecipato anche da Zpmc (costruttore cinese di gru portuali) e Jack Ma (il fondatore della piattaforma di e-commerce Alibaba) si è aggiudicato, tra le polemiche di sindacati e terminalisti locali, la gara per la realizzazione di un terminal container automatizzato da 700mila teu (unità di misura pari a un container da 20 piedi), nell'area di Steinwerder.

LE CHANCE PER L'ITALIA

D'Agostino (presidente Adsp Trieste e Monfalcone): «La sfida della Bri è incrociare le necessità industriali cinesi con know-how e vantaggi del made in Italy»

L'espansione nel Mare Nostrum

Ma per il progetto Bri la Cina ha bisogno anche, e soprattutto, del Mediterraneo, con i suoi porti.

Ed è per questo che sta incrementando la presenza negli scali del Sud, che potranno essere di supporto allo sviluppo delle linee ferroviarie e stradali della nuova Via della seta. Da qui l'acquisizione, nel gennaio 2016, da parte di Cosco, del 51% della Port Authority del Pireo in Grecia (per 280,5 milioni di euro, ai quali, dopo cinque anni, si aggiungeranno, se tutto andrà secondo i piani, altri 88 milioni che porteranno le quote cinesi al 67%). In precedenza (maggio 2015) c'era stato l'acquisto della concessione (per 25 anni) del porto di Haifa (Israele), da parte di Shanghai international port group (operazione da oltre 850 milioni di euro). Il passaggio dello scalo all'amministrazione cinese è previsto nel 2021. Inoltre la China harbour engineering sta realizzando, sempre in Israele, un terminal container ad Ashdod (un'altra operazione da oltre 850 milioni di euro, relativi alla sola costruzione, non alla gestione). Anche in questo caso il terminal è previsto in funzione nel 2021.

La joint venture Euro-Asia Oceanogate (in cui figurano Cosco Pacific, China merchants holdings international e Cic capital corporation) ha acquisito, a settembre 2015, in Turchia, il 64,5% del Kumport terminal di Ambarli (investimento da 790 milioni di euro). Senza contare che Cosco fa parte (con il 20%) della joint che gestisce il Suez canal container terminal. Sempre Cosco ha acquisito, a giugno di quest'anno, il 51% della spagnola Noatum ports holding (affare da 204 milioni di euro), tra gli asset della quale figurano i terminal container di Bilbao e Valencia. In Italia, oltre a Savona-Vado, dove Cosco e Qingdao investono 70,5 milioni di euro (53 la prima e 17,5 milioni la seconda), la Cina guarda soprattutto alle possibilità offerte da Genova e da Trieste, con la sua free zone doganale e i collegamenti ferroviari con la Mitteleuropa.

Secondo Kuipers, i nuovi collegamenti ferroviari progettati per la Bri, sottrarranno ai porti del Northen range l'1,6% del traffico container: circa 640 mila teu rispetto al totale di 40,2 milioni di teu. Non una gran cifra, nell'immediato. Ma il timore dei porti del Nord è che il nuovo modello di trasporto targato Cina, alla lunga, con la formazione anche di nuovi centri di manifattura lungo la Via della seta, favorisca l'ingresso delle merci dal Mediterraneo rendendo i porti dell'arco competitor sempre più forti.

Strategia win-win

Questo modo di vedere la Bri, secondo Zeno D'Agostino, presidente dell'Adsp del Mar Adriatico orientale (Trieste e Monfalcone) nonché di Assoporti, «è la conclusione di un ragionamento che interpreta la Via della seta come un mero progetto trasportistico. Ben pochi premier della Ue pensano che a Pechino si vada a parlare di un potenziale mix tra la competenza tecnologica e di know-how europea e quella finanziaria-industriale della Cina. Si pensa invece ai cinesi che vogliono comprare porti e gestire terminal. Ma l'atteggiamento di chiusura verso la Bri da parte della Ue, come ha proposto più di un parlamentare, o di non considerarla neppure, è sbagliato. Che la Bri sia un fattore *win* per i cinesi è indubbio. Ma i Paesi occidentali devono ragionare sul come farla diventare vincente anche per loro. Perché non puoi fermare il mondo che si evolve».

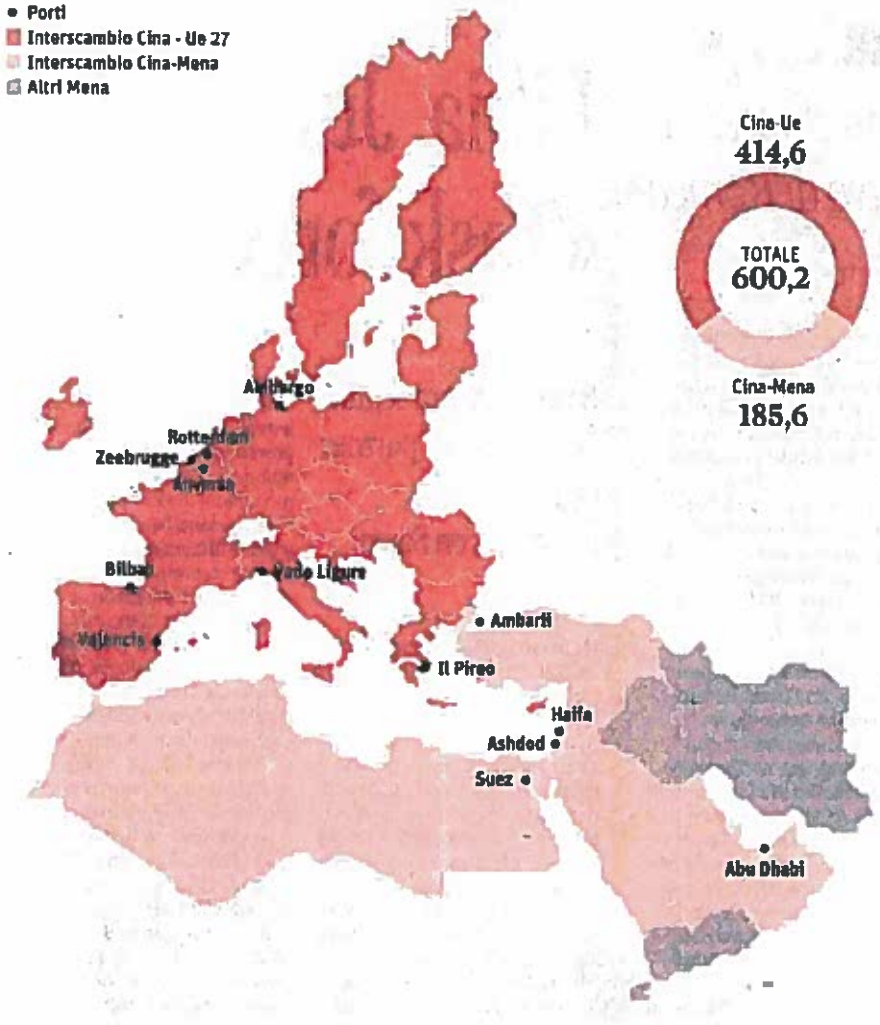
La sfida italiana

Per quanto riguarda l'Italia, poi, prosegue D'Agostino, «la vera sfida della Bri è incrociare le necessità industriali del mondo cinese con le possibilità e i vantaggi che possiamo dare con il nostro know-how su determinati settori manifatturieri, che sono poi quelli tipici del made in Italy. Sto portando avanti una serie di interlocuzioni con soggetti non solo cinesi ma, in generale, dell'Est del mondo che mi chiedono di venire a localizzare le proprie industrie nel porto franco di Trieste. La strategia *win-win* è dare un altissimo significato a quella componente di valore aggiunto che abbiamo nelle nostre Pmi e che ha bisogno di una finanza e di una spinta industriale che a noi oggi manca».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I presìdi marittimi del Dragone

LA MAPPA DEI PORTI
L'importanza crescente del Mediterraneo per la Cina. **Dati in miliardi di euro**



SULLA VIA DELLA SETA
L'export dell'Italia verso i principali paesi BRI
Dati in miliardi di euro

- UE 28: 229,1 | 55%
- Paesi BRI: 50,2 | 12%
- Resto del mondo: 44,7 | 11%
- America Settentrionale: 40,6 | 10%
- Paesi europei non UE: 32,7 | 8%
- America Centro Merid.: 12,9 | 3%
- Russia: 6,7 | 1%

50,2 mld
Export verso i Paesi BRI al 2016

100%
Variazione percentuale Export sul 2001

9%
Peso sull'export totale 2001

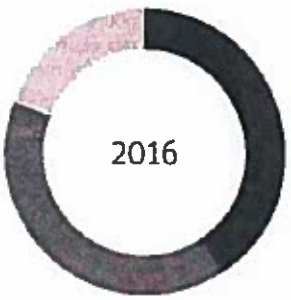
12%
Peso sull'export totale 2016

107,8 mld
Import-export verso i Paesi BRI nel 2016

119%
Variazione percentuale Import-export sul 2001

IL RUOLO DEL MEDITERRANEO SULLE GRANDI ROTTE
Uno snodo centrale. **Quote di mercato in percentuale**

- 47% Porti Nord Europa
- 35% Porti Mediterraneo
- 18% Altro



- 41% ▼ Porti Nord Europa
- 40% ▲ Porti Mediterraneo
- 19% ▲ Altro

Fonte: SRM

IN TRE ANNI TRAFFICI LIEVITATI DEL 154%

T.O. Delta, boom intermodale a Trieste

Secondo il gruppo lo scenario sta cambiando grazie all'interessamento della Cina

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Lo sviluppo ferroviario del terminal container di Trieste ha contribuito in maniera decisiva al boom del trasporto su treno dallo scalo giuliano. Trieste marine terminal (Tmt, del gruppo T.O.Delta) ha sviluppato il trasporto intermodale in partnership con gli operatori ferroviari Alpe Adria e Rail cargo Austria, con investimenti importanti per servizi verso l'Europa orientale. Questo ha fatto sì che nel triennio 2014-2016 il volume intermodale di merce inoltrata da nave a treno nel terminal sia cresciuto complessivamente del 154 per cento. Soltanto nell'ultimo anno 2016, la crescita è stata del 90 per cento.

La tendenza positiva è stata confermata dalla società anche per il primo semestre del 2017 (+20 per cento di teu, e +57 per cento di intermodale) grazie ai treni per Budapest, Monaco di Baviera e Salisburgo. Un altro servizio importante è quello fra Trieste e Burghausen, avviato nell'ottobre del 2015 e destinato ai prodotti chimici dell'azienda Wacker, che nella città tedesca ha il proprio impianto principale in cui lavorano 10 mila persone.

Il porto di Trieste

Secondo il gruppo, l'impegno dei cinesi a investire in quest'area del Mediterraneo, ammesso che sia rispettato, provocherà un cambio di scenario. L'aria a Trieste sarebbe già cambiata. T.O.Delta ha deciso di investire 180 milioni di euro nell'espansione di Tmt, a seguito del riconoscimento da parte dell'Authority di un consistente allungamento della concessione. Il finanziamento non avverrà però tutto subito e in tempi brevi. La prima tranche di lavori vale 90 milioni di euro. Finora è stato speso qualche milione per progettazione e lavori preliminari. Sono stati avviati i carotaggi, ma non c'è ancora una data prevista di conclusione dei lavori, visto che la concessione non impone tempi stretti. L'obiettivo principale di questo investimento è realizzare due accosti che consentano di ospitare contemporaneamente due navi da 14.000 teu di capacità. Per questo, anche se l'Authority non ha messo paletti temporali, T.O.Delta dice che è interesse dello stesso terminal che i lavori avvengano rapidamente.

T.O.Delta svolge attività logistica a tutto campo ed è presente in diversi porti. A Taranto, dopo la decadenza della concessione del terminal container Tct in cui il gruppo aveva una quota del 10 per cento, accanto a Evergreen e Hutchison, i progetti sono fermi in attesa di capire che cosa potrà succedere. Lo scalo è sospeso fra rilancio dell'area per i container e ipotesi dell'assegnazione a nuove tipologie di traffici, come il project cargo. Recentemente l'Authority ha concluso alcuni importanti lavori di ammodernamento delle banchine, che torneranno presto operative. Intanto però le gare di assegnazione della concessione sono fallite. Anche la società Cpm di Monfalcone fa capo al gruppo. Mentre al Tmt vengono movimentati container, il terminal di Cpm è specializzato in merci varie. Entrambi hanno un'importante quota di project cargo. T.O.Delta è proprietaria di una flotta di camion e di alcuni depositi intermodali. La recente ripresa del progetto di porto franco da parte dell'Autorità di sistema portuale è un altro campo che interessa il gruppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ferpress

Liguria: al via cabina di regia su waterfont di Genova. Masterplan e semplificazione societaria i primi punti

(FERPRESS) – Genova, 25 LUG – Si è costituita la cabina di regia che dovrà disegnare il nuovo waterfront di Genova. Obiettivi primari, la definizione di un masterplan che dovrà ridisegnare il fronte mare del capoluogo e l'avvio di un processo di semplificazione societaria, per arrivare ad avere un unico, grande interlocutore istituzionale.

Il tutto tenendo ovviamente conto della situazione esistente e dei diversi nodi da sciogliere, in primis il recupero di Ponte Parodi e dell'ex silos granaio Hennebique.

Al tavolo che ha dato il via alla cabina di regia erano presenti Regione Liguria con il presidente Giovanni Toti e l'assessore allo sviluppo economico Edoardo Rixi, il comune di Genova con il sindaco Marco Bucci, la Camera di commercio rappresentata dal presidente Paolo Odone e Paolo Emilio Signorini, presidente dell'autorità di sistema portuale di Genova e Savona.

"Oggi abbiamo insediato una cabina di regia con le principali istituzioni pubbliche della città che hanno un interesse nel waterfront e che hanno come compito istituzionale quello di ridisegnare questo waterfront – spiega il presidente della Regione Giovanni Toti -. Il nostro orizzonte è una società unica di gestione e valorizzazione che possa prendersi carico della realizzazione del Blueprint di Renzo Piano, ma anche della ristrutturazione di Hennebique e della gestione di tutti quegli spazi che oggi sono gestiti da varie società, la Fiera e Porto Antico. Cominceremo un percorso di semplificazione societaria ma anche di costruzione del masterplan già nelle prossime settimane, per arrivare ad avere un ampio progetto condiviso che contempli sia realizzazioni urbanistiche sia una struttura societaria che siano in qualche modo appetibili ai vari partner privati, che via via dovranno collaborare allo sviluppo di questo grande progetto nei prossimi anni".

"Abbiamo fissato una serie di step, una road map molto stringente – aggiunge il presidente -, ci rivedremo già alla fine di agosto per dare avvio alla costruzione del masterplan, che deve tenere conto evidentemente della visione di tutti gli enti, ma anche dei vincoli che ci sono su quelle importanti aree, che sono sia di carattere industriale che urbanistico. Ai primi di settembre ci vedremo per i primi passi sulla via della semplificazione delle strutture di molte società di cui a vario titolo facciamo parte, per ricondurre tutto questo alla costruzione di una società di waterfront che sia poi un grande interlocutore istituzionale in grado di rapportarsi con il mondo dei privati, un mondo che in questi mesi sta cercando Genova come una delle città che potrebbero svilupparsi di più nei prossimi anni".

Su due dei nodi più sentiti e problematici del fronte mare, l'ex silos Hennebique e Ponte Parodi, il presidente è chiaro: "Sono una visione unica. Sono uno accanto all'altro, credo che ristrutturare e valorizzare Ponte Parodi senza pensare a Hennebique sia miope, sarebbe una cosa anche antiestetica, e dall'altra parte ragionare di Hennebique senza trovare una destinazione finale a Ponte Parodi, su cui peraltro grava già un accordo di programma con interlocutori privati che vanno necessariamente coinvolti sarebbe altrettanto miope. Questo è il primo lavoro da fare, incanalare nuovamente quelle trattative e quel progetto nella giusta direzione".

"Una discussione quella di oggi – aggiunge l'assessore Rixi – sulla progettazione e sulla visione del waterfront, finalmente condiviso con la città e col porto, per far sì che finalmente possa avere uno sviluppo. Troppi anni sono passati con progetti mai condivisi, che si sono fermati di fronte alle singole esigenze delle varie istituzioni. Ora le istituzioni si sono messe a lavorare assieme, e ci siamo dati una tempistica per cominciare ad avere una Fiera del mare che possa riqualificarsi in occasione del Salone nautico del 2018".

SOTTO LA LENTE IL TRASFERIMENTO DEI DEPOSITI COSTIERI DI SUPERBA E CARMAGNANI

«Pir presenti il suo piano per Genova»

L'Autorità al gruppo di Ottolenghi: «Se c'è un progetto siamo pronti a valutarlo»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il trasferimento dei depositi costieri di Superba e Carmagnani sotto la Lanterna passa attraverso strade obbligate, che sembrano però molto strette. E il rischio è che alla fine Pir finisca in un vicolo cieco.

L'Authority di sistema portuale di Genova e Savona ha già individuato il percorso perché a Palazzo San Giorgio la situazione sembra lineare: c'è stato un accordo tra privati per il futuro del Terminal rinfuse e per ora non c'è nulla da regolare. Pir però una soluzione l'aveva trovata, proprio dentro quegli spazi, ma poi è stata esclusa dall'accordo con Spinelli e Aponte. «Sulla proposta del nuovo piano regolatore portuale avevamo dato diverse indicazioni anche sul tema dei depositi costieri. Poi però il percorso si è fermato» spiegano dall'Authority guidata da Paolo Signorini. Quindi attualmente non è previsto in nessun documento che sotto la Lanterna debbano essere collocati i depositi costieri. Però, sottolineano dall'Authority, «se i gestori producono istanze formali, individuando alcune aree che ritengono idonee, noi possiamo a quel punto fornire risposte, positive o negative che siano». Tradotto: se Pir ha un progetto relativo alla ricollocazione dei depositi di Superba e Carmagnani che da 35 anni aspettano il trasferimento da Multedo, lo renda noto. Poi toccherà all'Authority valutarli. «Noi possiamo anche ragionare dal punto della pianificazione, ma vogliamo un'inversione dei termini: deve essere l'operatore a presentare un progetto e indicare l'area prescelta, poi noi valutiamo». Per l'Authority questa è anche la strada più veloce perchè, a scanso di equivoci, «con l'attuale piano regolatore e a strumenti vigenti, il chimico non è previsto da nessuna parte». Nel porto di Genova però ora non ci sono aree libere. La soluzione del Terminal rinfuse sembrava ottimale, ma quella strada è chiusa anche se un eventuale «accordo con un concessionario» è sempre una delle ipotesi che l'Authority indica, più come ipotesi di scuola. Proprio per questi fattori Pir ha interesse a insistere sulle rinfuse, dove peraltro troverebbe anche i binari per ottenere una migliore operatività in termini di volumi ed efficienza. Come se ne esce? Pir ora potrebbe preparare una grande offensiva giuridica, sottolineando, come ha già fatto nelle dichiarazioni rilasciate al *Secolo XIX*/*TheMediTelegraph*, che con il nuovo assetto al terminal rinfuse si faranno solo trailer e container, mettendo in luce il "tradimento" della vocazione per cui erano nate quelle banchine. Seconda strada: il gruppo di Ottolenghi potrebbe produrre un'istanza che alla scadenza delle concessione attuale del TrGe, sia concorrente a quella di Spinelli e Msc. C'è però ancora un'ultima chiamata per far coesistere tutti gli operatori in quegli spazi e l'Authority ha presente anche questa difficile opzione: l'unica area libera che potrebbe adattarsi al trasferimento dei depositi costieri, è quella del "carbonile" della centrale Enel. Si tratta degli spazi sotto la centrale che non sono compresi nell'accordo sul terminal rinfuse che ha segnato il passaggio di maggioranza da Italiana Coke (che detiene oggi ancora il 20%, ma potrebbe uscire definitivamente entro la fine dell'anno) a Spinelli e Msc. C'è però almeno un ostacolo anche per questa strada: i tempi. Pir rischia di arrivare in ritardo.

PRIMO SEMESTRE

La Spezia, traffici +14%: verso record a fine anno

LA SPEZIA. Il porto della Spezia chiude i primi sei mesi dell'anno con una crescita dei traffici a 713.434 teu (+14,2%). Se il trend sarà mantenuto, a fine anno si potrà arrivare sopra a 1.400.000 teu, segnando il record assoluto. «Fino a poco tempo fa si diceva che il porto avesse ormai raggiunto le sue massime possibilità in attesa dei nuovi ampliamenti, invece potrebbe non essere così», commenta soddisfatta Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) tirando le somme dei primi sei mesi di attività.

«Sei mesi di lavoro intenso, di corsa, che hanno dato i loro frutti» sottolinea. E i traffici sono cresciuti anche a Marina di Carrara segnando un incremento del 35% delle tonnellate di merce. L'elenco è lungo, fra organizzazione, programmazione e infrastrutture: è stato approvato il bilancio unificato dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, la nuova pianta organica che si amplia ma ridurrà le spese «con una gestione più sobria» e il Piano operativo triennale.

Le cose più importanti già fatte in questi mesi? «Avere sbloccato e portato avanti alcune opere previste dal Piano regolatore portuale». Fra cui la nuova darsena di Molo Pagliari i cui lavori sono in corso di realizzazione e consentiranno non appena ultimati di dare il via agli ampliamenti previsti da Contship Italia e Gruppo Arkas-Fratelli Cosulich al terminal del Golfo, oltre al potenziamento del fascio ferroviario del porto. Poi c'è il capitolo crociere che si inserisce nel nuovo progetto di waterfront da discutere con il Comune. Royal Caribbean e Msc crociere si sono candidate a gestire il servizio e realizzare il nuovo terminal, raddoppiando a regime i crocieristi. La risposta arriverà tra fine anno e inizio 2018.

LA CRISI DEI POOL PORTUALI

Uiltrasporti: no al lavoro a chiamata per gli art. 16

Provinciali: «Ipotesi di studio, ma l'art. 17 a Livorno funziona»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Leggiamo con stupore e con profonda preoccupazione la proposta del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale di scardinare l'attuale impianto della legge 84 del 1994, consentendo alle imprese ex art. 16 della stessa legge di fornire "lavoro a chiamata"»: è questo il commento di Marco Odone, segretario nazionale di Uiltrasporti, sollecitato da un articolo de "L'Avvisatore Marittimo" che riportava una proposta di Massimo Provinciali pubblicata sull'ultimo numero della newsletter dell'Authority labronica, "Port News".

In Italia ogni porto ha il proprio modello di lavoro, per quanto riguarda la somministrazione durante i picchi di attività, con molte differenze dovute alle tradizioni e alle dimensioni degli scali, nonostante che l'articolo 17 della legge 84 abbia provato a uniformare la materia a livello nazionale. Alcuni scali hanno trovato un equilibrio, in altri esistono ancora tensioni su tariffe e modalità di somministrazione. Rispetto al passato, un ruolo sempre più rilevante hanno anche le agenzie interinali come ad esempio Intempo. Difendendo l'efficacia del modello dell'agenzia Alp (articolo17) creata a Livorno, Provinciali, che prima di essere segretario generale a Livorno è stato dirigente del ministero delle Infrastrutture e Trasporti a Roma, ha presentato come ipotesi, riferita ai porti dove la discussione sul lavoro a chiamata è ancora aperta (ad esempio Genova), quella di allargare anche alle imprese portuali ex articolo 16 la possibilità di fornire lavoro a chiamata, ossia quello necessario durante i picchi di lavoro. Con il gigantismo navale, i picchi di lavoro sono di-

Il porto toscano di Livorno

ventati un problema in molti porti del mondo. Secondo la Uiltrasporti «tali dichiarazioni rievocano i contenuti del decreto concorrenza che già aveva mobilitato tutto il mondo portuale italiano. Livorno non è nuova ad interventi di "apertura" normativa nei confronti delle imprese ex art 16 come nel caso della circolare 1/2012; certo è che la portualità italiana non può prestare il fianco a tentativi di liberalizzazione delle operazioni portuali specialmente per trovare soluzioni a situazioni locali e contingenti».

Un sospetto, quello di un'apertura alla liberalizzazione, che Provinciali respinge: «L'ex autorità portuale di Livorno ha dedicato due anni di tempo e tre milioni di euro ad un processo che, azzardando l'ingresso sociale 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 afferma: «Il mio pensiero si fonda su due caposaldi. Primo, 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. Secondo, è 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».

La parte della legge 84 che riguarda il lavoro non è stata oggetto di riforma, anche se da alcune parti è stata espressa l'esigenza di toccare anche questo aspetto, per rendere i pool di manodopera economicamente stabili in ogni scalo. Durante un dibattito a Livorno il professor Stefano Zunarelli aveva proposto l'apertura dei porti alle agenzie interinali. Ricordando questo intervento, Provinciali spiega di aver replicato su "Port News" 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». La reazione anche soltanto a un'ipotesi di lavoro mostra quanto sarà delicato per il legislatore intervenire su questo tema».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Delrio, ecco il "progetto Livorno"

Graziano Delrio

ROMA – Darsena Europa, superstrada tirrenica, "cura del ferro" per velocizzare il collegamento ferroviario tra i due porti di Livorno e Piombino e il nodo di Firenze della dorsale ad alta capacità: e ancora, la bretella stradale 398 per il porto di Piombino, nuovi investimenti sui due porti dal risparmio della ridefinizione del progetto della Piattaforma Europa (200 milioni), inquadramento del "sistema" portuale nel piano nazionale delle infrastrutture strategiche.

Sono temi importanti, che il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio ha assicurato a una delegazione del Pd toscano composta dal segretario regionale Dario Parrini con Leonardo Marras, Antonio Mazzeo, Lorenzo Bacci, Stefano Baccelli e l'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli. Ma forse il tema più importante trattato con il ministro, e che avrebbe avuto assicurazioni di interessamento, è quello relativo all'istituzione di una zona economica speciale nell'area retroportuale, facendo perno sull'Interporto di Guasticce. "Da segnalare – dice una nota della delegazione – la volontà di ricercare una soluzione operativa all'ipotesi della zona". Che è un pò meno dell'ipotizzata area franca sull'esempio di Trieste, ma sarebbe un incentivo fondamentale per un polmone manifatturiero che darebbe all'Interporto Vespucci una doppia valenza di area produttiva vocata in particolare all'export e di retroporto collegato direttamente alle banchine grazie al tante volte promesso "scavalco".

The Medi Telegraph

L'interporto Vespucci punta al Nord Europa

Livorno - L'interporto toscano Amerigo Vespucci di Guasticce, piattaforma logistica al servizio del porto di Livorno, ha ridotto il passivo annuale da 3 milioni del 2015 a 470 mila del 2016. E' il primo effetto ottenuto da quando, l'11 ottobre dello scorso anno, è stato firmato l'accordo di ristrutturazione del debito (60 milioni di euro) con i quindici istituti bancari creditori. L'accordo era stato reso possibile dalla decisione, sancita nel maggio precedente da due dei soci principali, Regione Toscana e Autorità portuale, di sostenere e garantire finanziariamente il rilancio dell'attività della società. Il sostegno prevede investimenti per 10 milioni di euro, fra aumento di capitale e acquisto di aree. Intanto l'interporto punta a diventare lo snodo dell'Alto Tirreno anche per merci dirette o provenienti dall'Europa centro-settentrionale, sfruttando l'apertura del traforo ferroviario del Gottardo, mentre l'altro grande scalo dell'area e concorrente di Livorno, il porto di Genova, attende l'apertura del terzo valico appenninico che non avverrà prima del 2021.

Il progetto prevede l'utilizzo delle tracce notturne sulla tratta ferroviaria Firenze-Bologna per poi collegarsi con i terminal intermodali di Melzo e Novara, principali sbocchi dei treni merci che attraversano il Gottardo, o verso quelli di Verona e Padova. L'obiettivo finale sono consumatori e produttori nei mercati di Svizzera, Paesi Bassi, Germania, Austria e Slovenia. «Questa struttura - afferma l'amministratore delegato della società, Bino Fulceri - è sempre più una grande area logistica al servizio dello smistamento delle merci fra il porto di Livorno e i mercati del Nord. Dopo anni trascorsi con estrema difficoltà, oggi si è risollevata aggiustando i conti e promuovendo grandi progetti».

Per il collegamento con il Nord serviranno ancora tre opere: lo scavalco ferroviario fra interporto e banchine, già finanziato da 2 anni e di cui nel 2018 partiranno i lavori; il raccordo con la linea ferroviaria Collesalvetti-Vada; l'adeguamento della linea Prato-Bologna ai vagoni di maggiori dimensioni. L'interporto è dotato di un terminal interno di 60 mila metri quadrati dedicato ai semirimorchi dei camion (Terminal Autostrade del Mare) gestito da Trailer Service e di uno di 18 mila metri quadrati per il trasporto combinato gomma-ferro.

Bino Fulceri ha recentemente proposto uno studio di fattibilità per un nuovo collegamento intermodale fra il porto di Livorno e i nodi di Verona e Padova, attraverso il Vespucci, al servizio delle Autostrade del Mare. Il traffico ro-ro del porto nel 2016 è stato di 390 mila mezzi, tornando vicino ai livelli pre-crisi (il record del 2007 è stato di 406 mila mezzi). I numeri sono positivi anche per l'interporto di Guasticce. Nel 2016 sono entrati o usciti 650 mila mezzi gommati. Il traffico ferroviario è generato da un treno trisettimanale in arrivo dalla Slovacchia, un treno settimanale diretto verso Vienna e un treno bisettimanale che collega Verona e Livorno. Secondo Fulceri il traffico via treno è destinato a crescere con la realizzazione delle opere ferroviarie previste. In particolare, il cosiddetto "scavalco" permetterà di raccordare direttamente l'interporto alle banchine, con un raccordo di 1.200 metri che supererà il passaggio del Calambrone e la linea tirrenica Livorno-Pisa. Un altro filone di sviluppo è rappresentato dal mercato dei prodotti refrigerati, sui cui sta puntando il porto e che quindi rappresenta un'opportunità per il Vespucci. Fulceri spiega che «entro la fine del 2017 si darà il via a lavori per 3,5 milioni di euro, finanziati da ministero delle Infrastrutture e Regione Toscana, per la costruzione di due celle frigorifere, che entreranno in funzione intorno al 2019». Intanto la società ottiene la riduzione del deficit, con una politica di

restrizione dei costi (ad esempio con la riduzione del 5 per cento delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare), mentre procede anche il programma delle dismissioni di immobili previsto dal piano di risanamento. Il 2016 è stato un anno importante per il Vespucci anche dal punto di vista dei traffici merci: segnali positivi sono giunti dai transiti dai gate cresciuti del 25% e dalla crescita costante dell'attività ferroviaria con 5 treni settimanali arrivati e partiti dal terminal dell'interporto. In più è stato dato avvio operativo all'area di temporanea custodia e ai fast corridor tra porto e interporto.

The Medi Telegraph

Nogarin: «Anche il Comune deve dire la sua sulle concessioni»

Livorno - Da quando è arrivato al vertice del Comune di Livorno, il sindaco Filippo Nogarin non ha fatto mistero di voler far sentire con più forza la voce della città nel rapporto con la comunità portuale.

Che contributo si aspetta che possa dare il porto alla città?
«Credo che nel corso degli anni il porto si sia impermeabilizzato nei confronti della città. Anche se in un recente incontro a Genova, il presidente dell'Autorità di sistema del mar Ligure occidentale, Paolo Signorini, ha detto che questo non è vero, è evidente che in tutte le città portuali italiane esistono un sindaco di terra e un sindaco di mare. Ma l'economia dei porti va a una velocità maggiore rispetto a quella di terra ferma, e c'è una sorta di gelosia da parte della comunità portuale che non vuole intrusioni. Purtroppo le cose vanno così da anni. Le politiche portuali di conseguenza seguono più quello che dicono gli operatori rispetto al sindaco della città».

Lei conosce le dinamiche e i problemi portuali?
«Io sono un ingegnere, sono stato un sistemista. Facevo analisi complessa per l'elaborazione dei programmi informatici che gli operatori utilizzavano quotidianamente».

Quali operatori?
«Spedizionieri, chi fa dogana, chi si occupa di magazzino, di logistica. Facendo analisi per realizzare i programmi utilizzati dagli operatori durante il lavoro hai modo di fare una fotografia della portualità estremamente dettagliata. Devi analizzare e semplificare ogni singolo passaggio. Inevitabilmente diventi un esperto perché conosci ogni sfumatura, anche le forzature. Avendo sotto mano i regolamenti, capisci come vanno veramente le cose, chi fa il bello e il cattivo tempo».

Chi è che influisce sulle decisioni?
«Una volta gli armatori facevano gli armatori, mentre coloro che avevano le concessioni gestivano le concessioni a terra. Ognuna di queste categorie aveva una sua voce in capitolo nell'economia e quindi nel mondo portuale. Questo avveniva 10 anni fa. Dal principio della crisi immobiliare, quando l'economia ha svoltato, progressivamente gli armatori sono scesi a terra e hanno inquinato il mondo delle politiche in banchina. Questo rende più complicato il ruolo delle Autorità portuali, che è un ruolo anche di vigilanza. Le concessioni vengono date rispetto a piani industriali. I piani industriali vengono validati all'interno delle stesse Authority, ma poi non esiste una capacità di verifica - ottenuta la concessione - della realizzabilità del piano industriale. Eppure la concessione è un privilegio enorme, che mi dà credibilità quando chiedo un finanziamento in banca. La verifica delle concessioni dovrebbe essere fatta in stretto contatto con le politiche della città».

Che cosa si può fare perché porto e città vadano alla stessa velocità?
«Bisogna provare a armonizzare questi due mondi. Nel resto d'Europa i governi del territorio sono entrati sempre di più nelle scelte di ciò che avviene in porto. L'Olanda è il riferimento assoluto. Ma ormai anche Barcellona e Valencia o Anversa. Ci sono tante realtà che dimostrano com'è possibile

armonizzare le politiche del territorio con le politiche portuali. Quello dovrebbe essere il punto d'arrivo. In questo senso la riforma Delrio è fatta con i piedi».

L'Authority ha respinto la sua richiesta di far parte come sindaco del comitato di gestione. Lei ha fatto ricorso al tribunale amministrativo regionale contro questa decisione. Inoltre lei ha criticato il doppio ruolo del segretario generale, Massimo Provinciali, che è anche presidente della società Porto Livorno 2000, che gestisce il terminal passeggeri. Queste impasse fra Comune e Authority sono conseguenza della riforma?
«Provinciali è un bravo professionista. Come segretario generale dell'Authority, la sua è una figura di garante. Dovrebbe esprimere equidistanza nei confronti del mio ruolo, ma non lo ha fatto. Io ho risposto segnalando situazioni evidentemente irregolari. L'Autorità Anticorruzione mi ha dato ragione, richiamando l'Authority. Questo ha creato ulteriore distanza da un ruolo che doveva essere di garanzia. Per quanto riguarda la decisione dell'Authority di escludermi dal comitato di gestione (nei giorni scorsi il Tar ha respinto la richiesta di sospensiva presentata da Nogarin, in attesa della sentenza di merito, ndr), è curioso che due sindaci 5 Stelle siano fuori dal comitato, mentre due sindaci di altri partiti sono stati ammessi. Questo dimostra che la riforma non ha le idee chiare: fa riflettere che dopo la riforma Delrio il Pd abbia perso tutti i comuni portuali della Liguria (Genova, Savona, La Spezia), oltre a Carrara, ma non ha neanche più Trieste, Livorno, Civitavecchia, Napoli. Se tutti i sindaci fossero nel comitato di gestione, il Pd, pur avendo il ministro, non avrebbe più voce nella portualità. La battaglia per il sindaco di Livorno potrebbe riverberarsi su tutto il sistema nazionale».

LA RICERCA UNO STUDIO CONDOTTO DALLA NORMALE DI PISA LO CERTIFICA COME SNODO CENTRALE DEI MERCATI INTERNAZIONALI

«Il porto di Livorno hub di ingresso per i traffici di droga»

UNA RICERCA della Normale di Pisa sulle mafie in Toscana ha evidenziato come il porto di Livorno sia hub di ingresso per i traffici in larga scala di droghe e stupefacenti. Quello toscano è tra i mercati più fiorenti tra le regioni italiane, in mano non ad una ma più organizzazioni; ma la Toscana e il porto di Livorno sarebbero uno snodo centrale soprattutto nel traffico internazionale di stupefacenti in ingresso in Europa, in particolare quello di cocaina, diretto da organizzazioni in gran parte riconducibili all'"ndrangheta calabrese. Ecco la connessione, forte, tra gioco d'azzardo e usura, riconducibile al clan dei 'casalesi' e alla malavita casertana, mentre pochi (a Prato nella comunità cinese, in Versilia, Lucchesia e Valdarno) si dimostrano i casi di pizzo e estorsione. Ecco lo sfruttamento della prostituzione, legato a fenomeni di tratta e riduzione della schiavitù, con un ruolo prevalente di gruppi stranieri rispetto a quelli italiani. Ecco il caporalato e lavoro irregolare, con la Maremma e il Senese più esposti di altri territori, e ultimo ma non certo meno grave il traffico di rifiuti. La Toscana, secondo le statistiche raccolte e rielaborate ogni anno da Legambiente, si posiziona infatti tra le prime regioni in Italia per fenomeni di criminalità ambientale, anche se va detto che, come accade per molti indici che partono dalla misura di denunce e azioni penali, le regioni più virtuose sul fronte dei controlli sono anche quelle che rischiano di più il possibile paradosso di presentare un numero più elevato di violazioni.

L'ANALISI mette in evidenza che 'gli interessi dei clan criminali sono duplici: far affari ma anche reinvestire il frutto di attività consumate altrove. Da un lato, ci sono così i mercati illeciti, fin troppo fiorenti e vasti anche in Toscana da non attirare gli appetiti di gruppi criminali ben organizzati come le mafie storiche italiane o le mafie straniere, e dall'altro ci sono i capitali illeciti, che inquinano l'economia della Toscana.

NEL MIRINO L'analisi dell'ateneo pisano ha

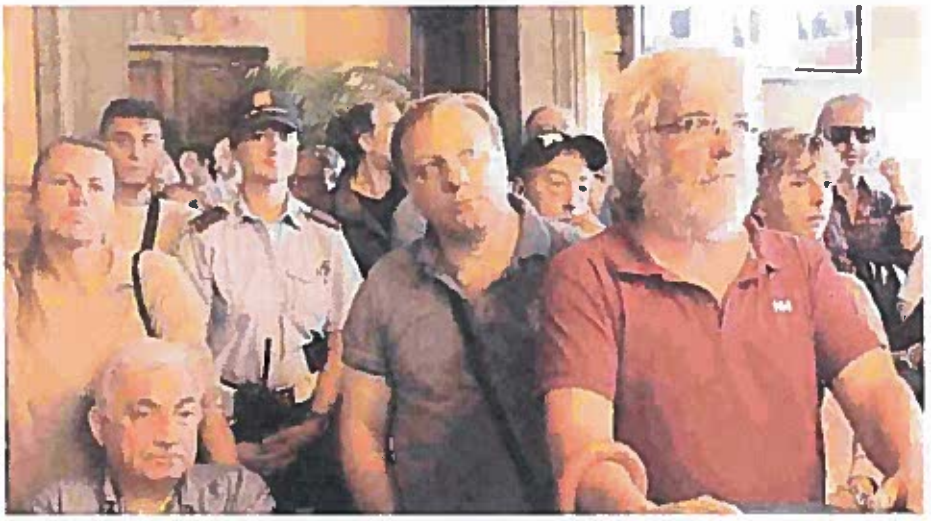
L'ANALISI
Secondo l'ateneo lo scalo sarebbe in mano a più organizzazioni

IL PORTO DI LIVORNO HUB DEL NARCOTRAFFICO - Una ricerca della Normale di Pisa sulle mafie in Toscana ha evidenziato come il porto di Livorno sia hub di ingresso per i traffici in larga scala di droghe e stupefacenti. Quello toscano è tra i mercati più fiorenti tra le regioni italiane, in mano non ad una ma più organizzazioni; ma la Toscana e il porto di Livorno sarebbero uno snodo centrale soprattutto nel traffico internazionale di stupefacenti in ingresso in Europa, in particolare quello di cocaina, diretto da organizzazioni in gran parte riconducibili all''ndrangheta calabrese.

Aferpi, polemica sulla variante «Non ci sono garanzie sul futuro»

Atteso il dibattito in consiglio comunale. Voci critiche sul progetto

I TEMPI delle procedure burocratiche sono così lunghi che venerdì mattina (dalle 8.30) in consiglio comunale, si arriva a discutere delle controdeduzioni alla Variante Aferpi a più di due anni di distanza dalla firma al ministero di Rebrab e quando ormai su tutto il progetto ci sono forti dubbi per mancanza di finanziamenti. Ed è questa l'accusa più forte che alcuni cittadini, associazioni, comitati e forze politiche di opposizione muovono alla giunta Giuliani. Fare un piano urbanistico per agevolare il progetto Aferpi rischiando di sacrificare le opportunità future della città, senza avere adeguate garanzie sull'effettiva riqualificazione delle Acciaierie. L'assessore all'urbanistica Carla Maestrini ha risposto così alle critiche: «Abbiamo avviato vari passaggi tra i quali la Vas attraverso la quale sono state richieste integrazioni ad Aferpi principalmente su due punti critici emersi dalla discussione pubblica: Quagliodromo e tracciato della 398. Alla fine di questa analisi complessa – precisa la Maestrini – l'amministrazione comunale ha accolto alcune delle osservazioni presentate, introducendo nuovi elementi di garanzia e di tutela da parte delle istituzioni. Per quanto riguarda le di infrastrutture viarie e ferroviarie a servizio dell'industria al Quagliodromo e per il potenziale avvicinamento dell'area industriale alla riserva Orti-Bottagone, prevediamo che la realizzazione di queste infrastrutture sia subordinata alla conferma del piano industriale da parte di Aferpi. Nel caso in cui Aferpi non realizzasse quel piano, il Quagliodromo resterà area naturale come oggi, senza alcuna modifica e la Variante non avrà effetto.» Ma ci sono anche voci critiche come quella di Leonardo Mezzacapo già responsabile dell'ufficio tecnico Lucchini.



IN AULA Attesa per la discussione della variante Aferpi in consiglio comunale

«LA SENSAZIONE che si trae dalla lettura delle motivazioni con le quali le mie personali osservazioni relative a «percorso SS 398 e occupazione Quagliodromo» non sono state accolte – Afferma Mezzacapo – è che sia mancata da parte dei riceventi (il Comune di Piombino), la volontà ocapacità di approfondire le problematiche espresse nelle osservazioni stesse, considerando il documento originale «Masterplan Aferpi»alla stregua di una Bibbia immodificabile». Leonardo mazzacapo fa alcuni esempi: per la statale 398 «trattandosi di denari pubblici, quali sono stati gli elementi tecnici e sulla base di quali ulteriori approfonditi esami viene preferito un percorso di 4 km rispetto a quello proposto dal sottoscritto di 1,8 km».

m.p.

Ortona: Giampieri (ADSP), inconto con Castiglione, lavoriamo in ottica efficientamento

(FERPRESS) – Ortona, 25 LUG – Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha incontrato il neo sindaco Leo Castiglione. Nel rispetto della riforma dei porti, la priorità è rilanciare le opere strategiche grazie al coordinamento istituzionale e sfruttare le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica. La notizia da un comunicato stampa dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale.

Lavorare in stretta collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento e con la Capitaneria di porto a Ortona in un'ottica di efficientamento. Questo il compito e la filosofia dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel rapporto con i porti che rientrano nella propria competenza, espressa dal presidente Rodolfo Giampieri durante il primo incontro con il neo sindaco della città abruzzese, Leo Castiglione, e i rappresentanti territoriali, cui hanno partecipato anche il segretario generale dell'Adsp, Matteo Paroli, il consigliere regionale Camillo D'Alessandro, il comandante del Porto, Giuseppe Marzano e il senatore Tommaso Coletti, componente del comitato di gestione dell'ADSP.

Nel confronto di Ortona, si è parlato dei temi più rilevanti per lo scalo: dal Piano regolatore portuale, su cui Adsp, Regione e Comune si sono impegnati per poter giungere al più presto alla conclusione dell'iter di approvazione, al tema del dragaggio, fondamentale per consentire alle imprese dello scalo di cogliere le opportunità commerciali di sviluppo dei traffici, creando nuova ricchezza ed occupazione. Affrontato anche il tema della stazione marittima, dove è stata condivisa la proposta del Presidente Giampieri di integrare le funzioni di terminal passeggeri con spazi per i servizi a vantaggio delle imprese e degli operatori portuali.

Nella riunione, si è anche parlato delle Zone economiche speciali, previste con l'obiettivo di attirare gli investitori dal Decreto "Resto al Sud", che potranno definire un nuovo modello di sviluppo del territorio, tema che dovrà essere affrontato dalle Istituzioni locali, in primis Regione Abruzzo e Comuni coinvolti.

Infine, sullo specifico tema dell'apertura di uffici locali della ADSP nello scalo ortonese, Giampieri ha specificato che nel modello organizzativo seguito non sono previste aperture di uffici locali, ritenuti attualmente poco efficaci ed efficienti rispetto agli investimenti necessari. Nel rapporto con gli operatori dello scalo sarà privilegiato invece il dialogo telematico per ridurre i tempi di risposta e semplificare gli iter procedurali, il ruolo di riferimento delle locali Capitanerie di Porto, mentre in base alle necessità sarà presente personale della ADSP.

«Sono molto soddisfatto e contento di questo incontro concreto- sottolinea il **sindaco Leo Castiglione**– fatto discutendo delle priorità per il porto di Ortona e trovando delle soluzioni condivise come quella che da domani ci vedrà tutti impegnati a riavviare l'iter del PRP. Ringrazio per questo l'Adsp con il presidente Giampieri, uomo di azione e che ha ben presente il polso della situazione, il segretario generale Paroli e il Comandante Marzano utili nei loro interventi tecnici per dirimere alcune perplessità ancora in campo.

L'incontro si è concluso con un briefing con gli operatori portuali che hanno così potuto direttamente confrontarsi con l'Adsp su alcuni aspetti inerenti lo sviluppo dei traffici commerciali.

GIAMPIERI (ADSP): "LAVORIAMO IN OTTICA EFFICIENTAMENTO"

ORTONA – Lavorare in stretta collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento e con la Capitaneria di porto a Ortona in un'ottica di efficientamento. Questo il compito e la filosofia dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel rapporto con i porti che rientrano nella propria competenza, espressa dal presidente Rodolfo Giampieri durante il primo incontro con il neo sindaco della città abruzzese, Leo Castiglione, e i rappresentanti territoriali, cui hanno partecipato anche il segretario generale dell'Adsp, Matteo Paroli, il consigliere regionale Camillo D'Alessandro, il comandante del Porto, Giuseppe Marzano e il senatore Tommaso Coletti, componente del comitato di gestione dell'ADSP.

Nel confronto di Ortona, si è parlato dei temi più rilevanti per lo scalo: dal Piano regolatore portuale, su cui Adsp, Regione e Comune si sono impegnati per poter giungere al più presto alla conclusione dell'iter di approvazione, al tema del dragaggio, fondamentale per consentire alle imprese dello scalo di cogliere le opportunità commerciali di sviluppo dei traffici, creando nuova ricchezza ed occupazione. Affrontato anche il tema della stazione marittima, dove è stata condivisa la proposta del Presidente Giampieri di integrare le funzioni di terminal passeggeri con spazi per i servizi a vantaggio delle imprese e degli operatori portuali.

Nella riunione, si è anche parlato delle Zone economiche speciali, previste con l'obiettivo di attirare gli investitori dal Decreto "Resto al Sud", che potranno definire un nuovo modello di sviluppo del territorio, tema che dovrà essere affrontato dalle Istituzioni locali, in primis Regione Abruzzo e Comuni coinvolti.

Infine, sullo specifico tema dell'apertura di uffici locali della ADSP nello scalo ortonese, Giampieri ha specificato che nel modello organizzativo seguito non sono previste aperture di uffici locali, ritenuti attualmente poco efficaci ed efficienti rispetto agli investimenti necessari. Nel rapporto con gli operatori dello scalo sarà privilegiato invece il dialogo telematico per ridurre i tempi di risposta e semplificare gli iter procedurali, il ruolo di riferimento delle locali Capitanerie di Porto, mentre in base alle necessità sarà presente personale della ADSP.

«Sono molto soddisfatto e contento di questo incontro concreto- sottolinea il sindaco Leo Castiglione- fatto discutendo delle priorità per il porto di Ortona e trovando delle soluzioni condivise come quella che da domani ci vedrà tutti impegnati a riavviare l'iter del PRP. Ringrazio per questo l'Adsp con il presidente Giampieri, uomo di azione e che ha ben presente il polso della situazione, il segretario generale Paroli e il Comandante Marzano utili nei loro interventi tecnici per dirimere alcune perplessità ancora in campo.

L'incontro si è concluso con un briefing con gli operatori portuali che hanno così potuto direttamente confrontarsi con l'Adsp su alcuni aspetti inerenti lo sviluppo dei traffici commerciali.

PARLA IL PRESIDENTE DELLA COMPAGNIA PORTUALE

«Civitavecchia vale 500 mila teu»

Luciani: «Per il terminal di Gavio possibile futuro con Grimaldi. Operazione da non escludere»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Spazio agli armatori che portano traffici, più pressione su quelli che si sono seduti sugli allori: è quanto chiede il presidente della Compagnia dei portuali di Civitavecchia, Enrico Luciani, ai vertici della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno centro-settentrionale, il presidente Francesco Di Majo e la segretaria generale Roberta Macii. «L'Italia - afferma Luciani - è una banchina naturale proiettata sul Mediterraneo. I porti sono vene che devono congiungersi con un'arteria unica. Se in futuro attirassimo il 50 per cento del traffico che passa da Suez, invece dell'attuale 30 per cento, le linee ferroviarie che oggi portano merce dall'Europa settentrionale verso Roma potrebbero riempirsi anche in senso contrario. Il porto di Civitavecchia potrebbe movimentare molti contenitori in più. La zona intorno a Roma produce la movimentazione di un milione di container, che passano in gran parte dall'Europa settentrionale e non dai porti nazionali».

La nascita delle Autorità di sistema portuale può cambiare qualcosa?

«Di Majo e Macii sono presidente e segretaria generale da pochi mesi. Oggi hanno un'occasione storica di sviluppare i traffici di container, di prodotti per l'automotive, di passeggeri per le crociere (settore nel quale siamo primi in Mediterraneo). C'è una potenzialità forte per le Autostrade del mare. L'unico settore in sofferenza sono le rinfuse, che dipendono dalla crisi e dalla chiusura delle fabbriche nel retroporto».

Che cosa occorre fare concretamente?

«Puntare a un salto di qualità. Il terminal per i container è stato costruito negli anni 1990. Oggi è sottoutilizzato. E' un tappo per il porto, chi lo gestisce (Msc, ndr) non ha interesse a crescere. La concessione va rivista, bisogna usare gli scali secondo le necessità del Paese e non soltanto degli armatori».

Quali potenzialità avrebbe il terminal?

«Nel 2016 sono stati movimentati 73 mila teu e il 2017 è cominciato sullo stesso livello dell'anno scorso o forse un po' maggiore a causa della crisi di Gioia Tauro. Oggi con la banchina 25 di Msc si potrebbero movimentare 500 mila teu, di cui 300 mila legati al mercato di Roma e 200 mila per distanze maggiori. Potremmo aumentare i traffici verso l'estero. Nonostante la crisi, il Mediterraneo ha visto crescere del 20 per cento i propri traffici di container. Si è ridotto il divario con l'Europa settentrionale, che movimenta il 46 per cento dei contenitori europei contro il 41 per cento dei porti mediterranei. Civitavecchia non può essere quasi a zero».

Intanto il progetto di un nuovo terminal container è tramontata. Quale futuro avrà il terminal che avrebbe dovuto essere ampliato, quello in concessione al gruppo Gavio?

«Il mio suggerimento per Gavio è di prevedere l'utilizzo di quel terminal per altre funzioni. Ci sono altre merci che potrebbero essere interessate. Ad esempio, con la nuova superstrada per Viterbo adesso si può arrivare direttamente fino a Kiev. E' una buona occasione per ro-ro e automotive».

A Civitavecchia queste due tipologie di merce sono movimentate in particolare dal gruppo Grimaldi di Napoli. Pensa che Grimaldi sia interessato al terminal di Gavio?

«Potrebbe accadere che l'attività di Grimaldi si estenda sul terminal di Gavio. Grimaldi ha portato molto traffico di automobili a Civitavecchia. L'Autorità di sistema portuale deve venire incontro alle richieste dell'armatore. A Civitavecchia si movimentano 300 mila autovetture, il 10 per cento sono di Grimaldi. Si può arrivare a 500 mila».

Qual è il ruolo in porto della Compagnia portuale di Civitavecchia?

«La Compagnia, che ha compiuto 120 anni, ha scelto dopo la riforma della legge 84 del 1994 di operare come articolo 17 comma 2 e poi come gestore del pool di manodopera. Si è separata nettamente dall'impresa Cilp, che gestisce le attività di impresa portuale e di agenzia marittima. La Compagnia ha un organico di 200 lavoratori a tempo indeterminato, a cui si aggiungono alcune decine di ragazzi a tempo determinato, per i periodi di picco di lavoro. Dal 2003, quando sono diventato presidente, non abbiamo mai chiesto la cassa integrazione per mancato avviamento. Il mio sogno è che ai lavoratori portuali venga riconosciuta una patente europea del portuale, che consenta a ognuno di lavorare in tutti i porti europei. Noi puntiamo molto sulla formazione, per la quale investiamo circa 20 mila euro all'anno».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Adsp: comitato di gestione ai nastri di partenza

Lunedì la prima riunione del nuovo organismo tecnico dell'Autorità di Sistema. Si tratta dell'ultimo tassello della governance portuale ancora da definire. Manca l'ufficialità ma ormai sembra certo l'ingresso di Fortunato. Il consigliere del M5S: "La scorsa settimana ho incontrato i vertici di Molo Vespucci. Tutto fa pensare che ci sia una buona predisposizione"

CIVITAVECCHIA - Questa volta potrebbe essere quella buona. Ormai i giochi sembrano fatti e anche l'ultimo tassello della governance del porto sembra potersi incastrare.
Potrebbe infatti svolgersi lunedì prossimo a Molo Vespucci il primo comitato di gestione portuale. Di ufficiale ancora non c'è nulla, ma ormai sembra data quasi per certa la convocazione, a meno di ripensamenti dell'ultimo minuto.
A fine maggio la nomina del segretario generale Roberta Macii, a fine giugno l'insediamento dell'Organismo del Partenariato risorse mare. E oggi, a fine luglio, potrebbe quindi costituirsi ufficialmente il comitato di gestione, organismo che di fatto va a sostituire il vecchio comitato portuale a cui il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo ha già fatto ricorso per non vedere completamente bloccata la macchina amministrativa, potendo procedere proprio con la nomina della Macii, all'approvazione del bilancio consuntivo 2016 dell'Ente e al rilascio di concessioni ed autorizzazioni.

Il nuovo comitato di gestione portuale, presieduto dallo steso Di Majo, sarà composto inoltre dal direttore marittimo del Lazio e dai rappresentanti di Regione, Città Metropolitana e Comune di Civitavecchia. Per la Regione si tratta del dirigente dei porti Roberto Fiorelli, andato a sostituire il nome del presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani inizialmente indicato dalla Pisana ma bocciato dall'Anac. La Città Metropolitana, a seguito dell'avviso pubblico per la raccolta di curricula, ha fatto ricadere la propria scelta sull'ingegner Matteo Africano.
E poi c'è Palazzo del Pincio che ha visto bocciata l'autocandidatura del sindaco Antonio Cozzolino il quale ha quindi indicato, dopo aver consultato la maggioranza, il consigliere Francesco Fortunato, delegato ai rapporti sindacali e presidente della commissione lavoro. «Aspetto ancora l'ufficialità della mia nomina all'interno del comitato di gestione o una convocazione ufficiale - ha spiegato il consigliere grillino - la scorsa settimana ho incontrato in vertici di Molo Vespucci per approfondire alcuni aspetti legati alla mia esperienza in ambito portuale e al mio curriculum. Abbiamo anche discusso del futuro e dei progetti di sviluppo dello scalo. È stato un incontro positivo e tutto fa pensare che ci sia una buona predisposizione da parte dell'ente».

PIÙ DI 1.700 PERSONE AL MAXI-CONVEGNO DELL'ASSOCIAZIONE FONDATA DA GRIMALDI

Alis, impegno per il rilancio del Sud

Ferrobonus e marebonus sono legge, ecobonus Ue in Commissione a inizio 2018

ALBERTO QUARATI

NAPOLI. Per Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, lunedì scorso è stato il momento della conta: al mega-convegno "Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile". di Napoli erano presenti 1.700 persone in rappresentanza delle 1.200 aziende iscritte.All'armatore Guido Grimaldi, che con il padre Emanuele è l'ideatore dell'associazione, il merito di aver portato per la prima volta a parlare i caricatori, quindi i clienti della catena logistica, portando così la grande impresa - in particolare del Nord Italia - a confrontarsi direttamente con il mondo dell'autotrasporto e dell'intermodalità: Acqua Sant'Anna, Iveco, Dhl e gruppo Veronesi.

Francesco Benevolo, direttore operativo ha annunciato che il ferrobonus è in Gazzetta ufficiale e uscirà a giorni, seguirà a ruota il marebonus mentre all'inizio del prossimo anno i ministeri dei Trasporti di Italia, Francia, Spagna e Portogallo presenteranno alla Commissione europea il progetto di marebonus Ue (ispirato nella sostanza al primo ecobonus italiano licenziato dal governo Berlusconi), con l'obiettivo di inserirlo nella programmazione economica 2021-2028.

La prima uscita pubblica dell'Alis ha avuto successo in termini di partecipazione visto che era presente la crema del mondo del trasporto italiano. Tuttavia è stata notata l'assenza del ministro Graziano Delrio, pare poco felice della crisi dell'associazionismo attraversata dal settore dei trasporti, armatori in primis. Al suo posto c'era il vice-ministro Nencini, mordi e fuggi dopo aver parlato delle opportunità del codice appalti. Se, come sembra, gli armatori ribelli oltre a una Confitarma 2 vogliono fare anche un'Alis 2 entrambe legate al mondo di Confcommercio, sarà ancora più evidente la frattura originata dal dissidio tra i big Grimaldi e Aponte. «Se qualcuno vorrà sfidarci - dice Grimaldi, che di Alis è il presidente - si troverà di fronte un colosso, anche se oggi non dovrebbe essere il giorno delle polemiche».

Folta la rappresentanza delle Autorità di sistema portuale (Adsp) che hanno dato il loro contributo al dibattito su una grande sfida: lo sviluppo del Sud Italia. Grimaldi ha aperto il confronto introducendo il grande tema del convegno, la ripresa delle aziende del Sud attraverso la sinergia dei trasporti. Sinergia che mira essenzialmente alla riduzione del costo logistico, attualmente troppo caro e quindi non competitivo a livello internazionale: «L'Italia - spiega l'armatore - non potrà crescere se non cresce il Mezzogiorno, perché il rilancio del meridione del nostro Paese favorirà non solo le aziende del Sud ma anche quelle del Nord Italia. Con lo sviluppo infrastrutturale e dei trasporti tutte le aziende della Penisola potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento. Questo grande convegno ha come obiettivo quello di far sentire forte e chiara la nostra voce, voce di tante aziende che vogliono crescere e far crescere l'occupazione in Italia». Tra i 25 relatori nella parte iniziale del convegno sono intervenuti Alberto Bertone, presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, amministratore delegato di Dhl Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di Iveco e Massimo Zanin, amministratore delegato del gruppo Veronesi.

LA POLEMICA

Cgil, Cisl e Uil lamentano la mancata convocazione a Roma al dicastero di De Vincenti

«Esclusi al tavolo del ministro Ma qui c'è bisogno di intenti unitari»

La rivendicazione dei tre Antonio del sindacato brindisino, ovvero Macchia per la Cgil, Castellucci della Cisl e Licchello della Uil. Protestano per il mancato invito delle organizzazioni sindacali alla riunione svoltasi a Roma lo scorso 20 luglio *(nella foto)* alla presenza del ministro De Vincenti. «Un incontro chiesto ed ottenuto da Cgil, Cisl e Uil di Brindisi circa un mese fa - affermano - 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 senatore Tomaselli e l'onorevole Mariano».

In una nota congiunta Cgil, Cisl e Uil affermano che «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».

Macchia, Castellucci e Licchello sostengono come «il territorio brindisino stia attraversando 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 cocco che non vive di personalismi, ma agisce per il bene di chi ci vive, si sbagliava!»

Il sindacato commenta tuttavia che «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 argumentazioni 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 collenività. 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 Cpel) 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».

In conclusione la nota congiunta insiste sull'opportunità che «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».

FARMACIE

Servizio pomeridiano e notturno: Commenda, viale Commenda 57; Rubino, via Appia 164.
CAROVIGNO Filomena, via Serranova 5. CEGLIE Messapia, via San Paolo Della Croce 55/57. CISTERNINO L'Abbate, via Trieste 26. FASANO Barnaba, via Piave 5. FRANCAVILLA FONTANA Croce Bianca, corso Umberto. MESAGNE Rizzo, piazza Garibaldi 16. ORIA Capozza, piazza Lama 14. OSTUNI Rodio, corso Mazzini 20. SAN PIETRO VERNOTICO Galatola, via Brindisi 120. SAN VITO DEI NORMANNI Epifani, via De Leo 47.

Più fess che Zes

"Il Pd e la retorica per Taranto, ma i fondi finiscono a Bari". Il commento, del parlamentare - di Direzione Italia - Gianfranco Chiarelli, sull'istituzione delle Zone ad economia speciale

"Sommessamente, mi permetto di evidenziare che mai da parte mia è stata sostenuta la pretesa di trasformare il decreto legge per il Sud in una legge per Taranto. Ma continuo a rivendicare il diritto dell'Autorità di sistema portuale dello Jonio di ospitare una Zona economica speciale (Zes) e di garantire ai potenziali investitori di quella zona procedure burocratiche semplificate e fiscalità di vantaggio a cominciare dal credito di imposta. Lo rivendico partendo dai numeri e dai traffici che sono potenzialmente orientati verso il porto jonico, non da valutazioni accademiche. D'altro canto quelle espresse nel corso degli anni dagli economisti della Fondazione Svimez a sostegno della Zes per Taranto, prima che il governo decidesse di intervenire, non sono valutazioni accademiche ma elaborazioni costruite sulla concretezza di ciò che le aree portuali e retro portuali possono garantire agli imprenditori, partendo dagli investimenti in infrastrutture e sulla logistica integrata che in parte sono stati già stati effettuati o sono in itinere. Mettere, come fa il relatore di maggioranza al Senato al decreto legge per il Sud, tra i fondi destinati allo sviluppo di Taranto anche un miliardo di euro confiscati alla famiglia Riva e destinato al risanamento ambientale della città e dell'area industriale inquinata dall'Ilva, suona come un'offesa al buonsenso. O come uno scivolone provocato da troppo spirito governativo del relatore medesimo". Lo sostiene il parlamentare di Direzione Italia, Gianfranco Chiarelli.

"In questo clima surreale – continua l'esponente politico - che si respira a Taranto, con il sindaco che si fa dettare come comporre la giunta dal governatore Michele Emiliano e affida ruoli altamente politici e di indirizzo a tecnici baresi, vorrei chiedere ai colleghi parlamentari tarantini del Pd se sono d'accordo con questo emendamento che permette a ogni Regione di indicare al governo due Zes da istituire o una che rappresenti il sistema portuale regionale e ai baresi di operare contro Taranto, anche eventualmente in rappresentanza del Comune di Taranto, visto che un esponente della municipalità che ospita il porto sede di Zes sarà presente nel Comitato di indirizzo e di gestione. Al momento della definizione del Piano nazionale della portualità il porto di Taranto era stato indicato dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio come sede dell'intero sistema pugliese che comprendeva anche Bari, Brindisi,Manfredonia, Barletta e Monopoli. Poi le pressioni del sindaco renziano di Bari hanno portato il ministro a optare per due Autorità portuali pugliesi: una sullo Jonio, l'altra sull'Adriatico. Con il decreto Sud il gioco si sta ripetendo: si è partiti con una Zes per Regione, lasciando alle medesime Regioni il compito di compiere la scelta e di motivarla con un piano strategico. Le pressioni dei baresi hanno portato il governo a dare il via libera al Senato a un emendamento che permette alle Regioni di indicare due Zes. Però i soldi a disposizione per la fiscalità di vantaggio sono rimasti gli stessi: 206 milioni di euro. Davvero pochi per permettere lo sviluppo del Sud attraverso le Zone economiche speciale. Il governo aveva previsto che nel giro di 3 anni, dal 2018 al 2020, sarebbero state costituite 4 Zes nei porti collegati al Corridoio Scandinavo Mediterraneo, il decreto fa riferimento a Zone economiche speciali che nascono in aree portuali e retroportuali di un porto collegato alla Rete europea dei trasporti Ten-T, che parte dal Nord Europa e arriva sino alla Valletta – Malta - toccando al Sud, l'area alla quale sono destinate le misure decreto legge in discussione, i porti di Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e Palermo. Con l'emendamento che permette di istituire due Zes probabilmente le Regioni Puglia opterà per due Zes: a Taranto e nei porti di Bari-Brindisi. La Regione Sicilia per Palermo e Catania. Scelte legittime, ci mancherebbe. Ma basta con questa retorica Pd, a Bari e a Roma, dell'impegno per Taranto. Come abbiamo verificato lo scorso anno al momento dell'approvazione della legge di Bilancio, 50 milioni di euro destinati alla sanità tarantina per curare un territorio martoriato sono scomparsi di colpo. I fondi del decreto legge per le Zes al Sud, che in Puglia sarebbero dovuti essere destinati a Taranto, sono a disposizione anche dei porti dell'Adriatico. Ne prendiamo atto. Ma non ci prendiamo in giro".

Nuovo Quotidiano di Puglia

Mazzarano: «Bene due Zes, ma più fondi»

L'assessore favorevole al raddoppio delle Zone economiche speciali. In Senato l'approvazione

di Vincenzo DAMIANI

«La creazione di due Zone economiche speciali in Puglia, per i porti di Taranto e Bari, è una scelta coerente e condivisibile da parte del Parlamento». Il neo assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia, Michele Mazzarano, è soddisfatto della decisione che "premia" la Puglia e disinnesca un altro derby tra Taranto e Bari dopo quello per l'istituzione delle autorità portuali di sistema. Ieri è iniziato in Senato, dopo il via libera in commissione Bilancio, l'esame delle "disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno", il cosiddetto "decreto Sud".

«Il fatto che il governo centrale stia lavorando ad un decreto per il Mezzogiorno è un fatto positivo», commenta Mazzarano. «L'ispirazione originaria sulle Zone economiche speciali – prosegue – sta cambiando, dovrebbero nascere in base al numero di autorità portuali di sistema presenti sui territori. Mi sembra una decisione coerente che condivido». Il provvedimento evita una nuova battaglia tra Taranto e Bari come nei giorni in cui il ministro Graziano Delrio ha dovuto scegliere dove creare le nuove autorità portuali. «Non è più tempo di derby – dice Mazzarano – uno è stato già giocato ed è finito in parità. Anche io partecipai, all'epoca, alla battaglia ma adesso non servono più». Resta da capire quale sarà la dotazione economica che verrà destinata alle Zes: «Inizialmente - spiega l'assessore della giunta Emiliano – erano previsti 200 milioni di euro complessivi, ma adesso che le zone economiche speciali verranno aumentate mi auguro che crescerà anche il fondo». Altrimenti, i soldi andranno suddivisi tra più soggetti e ce ne saranno meno per tutti. «Spero che la dotazione economica venga adeguata», conclude Mazzarano. Ma cosa sono le Zes? Cominciamo col dire che la Puglia e la Sicilia saranno le uniche due regioni che potranno indicarne due, le Zone economiche speciali prevedono il riconoscimento di una serie di vantaggi normativi e fiscali alle imprese che si insedieranno nella loro area, che coincide con un porto e un retroporto, e quindi un trattamento più favorevole rispetto a quello ammesso dalle Zone franche. E le altre regioni che non hanno due autorità portuali come la Puglia? Potranno presentare istanza in forma associativa se contigue o in associazione con un'area portuale che abbia le caratteristiche previste. Su queste modifiche apportate al testo originario sono, però, al centro di non poche polemiche, con Taranto che, nel rivendicare sin dall'inizio l'istituzione della Zes, teme ora che l'ampliamento della "platea" possa compromettere l'acquisizione di parte delle risorse, in forza dei dubbi sulla reale copertura finanziaria avanzati dagli stessi tecnici del Senato. Questione sulla quale sono state richieste garanzie al ministro Claudio De Vincenti. La creazione delle Zes rientra nel più ampio decreto Sud con il quale il governo Gentiloni.

Michele Mazzarano

> Non è più tempo di derby Il primo è finito in parità Anche io ho battagliato ma adesso non serve più

Ad esempio, con "Resto al Sud" saranno a disposizione incentivi per lo sviluppo di nuove imprese, fino a un massimo di 40mila euro (elevato a 50mila euro sulla scorta di un emendamento già approvato dalla commissione Bilancio del Senato) per ciascun richiedente e, "nel caso in cui l'istanza sia presentata da più soggetti già costituiti o che intendano costituirsi in forma societaria, ivi incluse le società cooperative", fino a un ammontare massimo complessivo di 200mila euro, per progetti "relativi alla produzione di beni nei settori dell'agricoltura, dell'artigianato o dell'industria ovvero relativi alla fornitura di servizi a favore delle imprese appartenenti a qualsiasi settore".

Per fronteggiare la nuova emigrazione dalle regioni meridionali invece dovrebbe essere stanziato, invece, 1,3 miliardi: risorse recuperate nell'ambito del Fondo sviluppo e coesione. 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 autoferrotranviari. Oggi il Senato dovrebbe decidere se approvare o meno il decreto per il Mezzogiorno.

L'INTERVISTA L'onorevole Chiarelli, esponente di Direzione Italia

«Su Taranto retorica Pd ma i fondi finiscono puntualmente a Bari»

Il deputato rivendica l'istituzione dell'area agevolata partendo dai dati sui numeri e sui traffici dello Jonio

Il deputato tarantino di Direzione Italia, Gianfranco Chiarelli

> Le pressioni del sindaco renziano hanno anche portato il ministro ad optare per due autorità portuali pugliesi

Onorevole Gianfranco Chiarelli, lei viene accusato di condurre una battaglia di campanile per la Zes a Taranto da parte di alcuni esponenti del Pd, i quali sottolineano il loro impegno per la Puglia con l'emendamento al decreto Sud che permette il riconoscimento di due Zes in ogni Regione.

«Mai da parte mia vi è stata la pretesa di trasformare il decreto legge per il Sud in una legge per Taranto. Ma continuo a rivendicare il diritto del porto dell'Autorità di sistema portuale dello Jonio di ospitare una Zona economica speciale (Zes) e di garantire ai potenziali investitori procedure burocratiche semplificate e fiscalità di vantaggio. Lo rivendico partendo dai numeri e dai traffici che sono potenzialmente orientati verso il porto jonico».

Anche l'Autorità di Sistema del Basso Adriatico, con i porti di Bari e Brindisi, può rivendicare il diritto di ospitare una Zes e lo ha fatto con motivazioni supportare da una relazione del rettore dell'Università di Bari.

«Rivendicazione legittima. Ma basta con questa retorica Pd, a Bari e a Roma, dell'impegno per Taranto. Come abbiamo verificato lo scorso anno al momento dell'approvazione della legge di Bilancio, 50 milioni di euro destinati alla sanità tarantina per curare un territorio martoriato sono scomparsi di colpo. I fondi del decreto legge per le Zes al Sud che in Puglia dovevano essere destinati a Taranto, sono a disposizione anche dei porti dell'Adriatico. Ne prendiamo atto. Senza prenderci in giro. Nessun parlamentare di maggioranza ha presentato un emendamento per stanziare più risorse destinate alle Zes, visto che cresceranno di numero».

Però è vero che negli ultimi anni vari provvedimenti legislativi hanno destinato risorse su Taranto. Il relatore al Senato del decreto Sud, Salvatore Tomaselli, ha sottolineato piuttosto la necessità che quelle risorse siano spese e spese bene piuttosto che chiederne altre.

«Suona come offesa al buonsenso inserire, come fa il relatore di maggioranza, tra i fondi destinati allo sviluppo di Taranto anche un miliardo di euro confiscato alla famiglia Riva e destinato al risanamento ambientale della città e dell'area industriale inquinata dall'Ilva. Se non è un'offesa è uno scivolone provocato dal troppo spirito governativo del relatore medesimo».

La nuova amministrazione comunale di Taranto, guidata dal sindaco Melucci, avrà comunque la possibilità di far valere le esigenze della città, stante lo stretto rapporto esistente con il governatore Emiliano.

«A Taranto si respira un clima surreale. Il sindaco affida nella giunta ruoli altamente politici e di indirizzo a tecnici baresi. La situazione è preoccupante. Vorrei chiedere ai colleghi parlamentari tarantini del Pd se sono d'accordo con l'emendamento che permette a ogni Regione di indicare al governo due Zes o una che rappresenti il sistema portuale regionale. E se sono d'accordo che ai baresi sia possibile compiere scelte contro Taranto anche in buona fede. Ecco: nel Comitato di gestione della Zes di Taranto il Comune ci metterà un barese?»

Lei ha condotto una battaglia anche contro l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico con sede a Bari. Perché questo accanimento contro il capoluogo regionale?

«Non c'è accanimento contro Bari, ma orgoglio nel rivendicare ciò che tocca a Taranto. Al momento della definizione del Piano nazionale della portualità il porto di Taranto era stato indicato dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio come sede dell'intero sistema pugliese che comprendeva anche Bari, Brindisi,Manfredonia, Barletta e Monopoli. Poi le pressioni del sindaco renziano di Bari hanno portato il ministro a optare per due Autorità portuali pugliesi: una sullo Jonio, l'altra sull'Adriatico. Con il decreto Sud il gioco si sta ripetendo».

O.Mar.

La legge di bilancio

I 50 milioni per la sanità sono scomparsi di colpo

I fondi stanziati

Già destinati alla città andranno agli altri porti

Gazzetta del Sud

CapitaleMessina prosegue nella crociata per l' autonomia

Vertici della nuova Authority «Crocetta contro Gioia Tauro»

Prima l' incontro con il presidente della Regione Rosario Crocetta e poi l' invio di un documento ai partecipanti e agli invitati all' audizione che si terrà oggi nella quarta commissione dell' Ars.

CapitaleMessina continua a combattere, purtroppo alquanto in solitudine, con pochi altri - a difesa dell' autonomia dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo. «Pur consapevoli - scrivono Pino Falzea e Gianfranco Salmeri - che il tempo e volontà politiche superiori giocano a nostro sfavore, sull' Autorità portuale non molliamo! Perché sempre più convinti che la perdita della sua autonomia sarebbe un danno per l' economia e l' orgoglio della città, già sufficientemente in crisi. Ieri abbiamo incontrato Crocetta, presente a Messina per un convegno, e gli abbiamo consegnato una lettera con la nostra posizione ed una strategia per scongiurare l' accorpamento con Gioia Tauro. Dal breve colloquio - sottolineano Falzea e Salmeri - è emerso un elemento cruciale: Crocetta non ha concesso e non intende concedere l' intesa, prevista all' art. 8 del decreto Delrio, per la nomina del presidente della futura Authority calabro-messinese. 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. Alla commissione Ambiente e Territorio abbiamo inviato un documento, che alleghiamo».

L' audizione di domani - rimarca ancora CapitaleMessina - fa sperare che ci sia la possibilità di qualche iniziativa politica del parlamento regionale contro l' accorpamento della nostra Authority». Da qui l' appello che Capitale Messina rivolge agli invitati ovvero ai sindaci di Messina Accorinti, di Milazzo Formica, al presidente di Confindustria Messina D' Andrea, ai segretari di Cgil-Cisl-Uil, «di fare l' estremo sforzo di dimostrare che la stragrande maggioranza dei cittadini messinesi è contraria alla perdita dell' autonomia della nostra Autorità portuale». Il documento consegnato ricorda come, ad esempio, «con lo strumento della revisione del decreto si potrebbe scongiurare la soppressione dell' Authority messinese o almeno ottenere condizioni di autonomia gestionale e garanzie di tutela dei porti di Messina e Milazzo.

Ora sta al presidente Crocetta di dimostrare nei fatti, quanto egli ha dichiarato più volte, ossia l' intenzione di difendere l' autonomia del sistema portuale messinese».(a.t.)

politica

Autorità Portuale. Crocetta dice no al presidente di Gioia Tauro

Una possibile strategia per salvare l' autonomia dei porti messinesi, partendo dal diniego dell' intesa del presidente siciliano alla nomina da parte di Crocetta della costituenda Autorità portuale calabro-sicula. L' ha proposta Capitale Messina al presidente della Regione, trovando terreno fertile, visto che Crocetta "non ha dato e non intende dare l' intesa al ministro" e lo ha confermato ieri a Messina. "La mancata intesa - dice il presidente di Capitale Messina, Pino Falzea - 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". 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 - conclude Falzea - inviare loro il nostro documento, sperando che ne condivideranno contenuti e finalità.

Gazzetta del Sud

Porto di Gioia Tauro, oggi la riunione del Comitato che dovrà rendere operativo il nuovo organismo che gestirà 377 lavoratori

L' Agenzia prende forma: chi si ammala non avrà indennità

Alfonso Naso reggio calabria Stamattina si terrà il Comitato portuale straordinario che delibererà l' attivazione dell' Agenzia per il lavoro portuale. Domani si andrà dal notaio per la costituzione ufficiale del nuovo ente che opererà materialmente dal prossimo 1. agosto.
Trapelano alcune circostanze sul regolamento: il lavoratore iscritto negli elenchi detenuti e gestiti dalla Agenzia ha diritto all' indennità per mancato avviamento per ogni giornata di disponibilità al lavoro. Ne consegue che la mancata disponibilità determinerà la non corresponsione della indennità di mancato avviamento.
Il lavoratore iscritto negli elenchi detenuti e gestiti dall' Agenzia ha l' obbligo di comunicare tempestivamente le giornate di mancata disponibilità. Saranno considerate giustificative della mancata disponibilità - comportando comunque la non corresponsione della indennità di mancato avviamento - la malattia del lavoratore iscritto negli elenchi o di un suo familiare convivente, l' assistenza del lavoratore iscritto negli elenchi ad un familiare disabile, l' infortunio del lavoratore iscritto negli elenchi ed ogni altra causa di oggettiva e comprovata impossibilità a garantire la chiesta disponibilità.
A tale proposito, la comunicazione di indisponibilità dovrà essere corroborata da documentazione a comprova dello stato di indisponibilità ed essere trasmessa tempestivamente all' Agenzia, comunque non oltre il termine di cui all' art. 1 del regolamento.
Durante il periodo di iscrizione negli elenchi, un rapporto di lavoro a tempo determinato (sia esso part-time o full-time) oppure un' assunzione tempo indeterminato part-time che sia stata comunicata nei tempi previsti dalla legge all' Inps ed alla Agenzia comporta la sospensione dell' erogazione dell' indennità di mancato avviamento, ma la conservazione della iscrizione negli elenchi.
In sostanza, i lavoratori daranno una sorta di disponibilità e non verranno assunti.
L' Autorità portuale, che sta seguendo tutte le procedure per la costituzione del nuovo organismo, ha inserito come clausola quella della legalità.
Chi subisce la restrizione della libertà personale avrà ripercussioni. Previste tutta una serie di

circostanze per le quali si può procedere alla cancellazione dei lavoratori dagli elenchi. Oggi forse ci sarà un sit-in dei lavoratori.

La Nuova Sardegna

asinara

«La tassa di sbarco salverà l' isola»

Il sindaco Wheeler risponde alle critiche degli operatori del Parco

PORTO TORRES«L' Asinara è un bene di tutti ma ricade nel territorio del Comune di Porto Torres: come amministratori abbiamo il diritto e anche il dovere di fare delle scelte e siamo convinti che il contributo di sbarco, i cui proventi saranno utilizzati per finanziare diversi servizi, sarà un' opportunità che farà crescere l' isola». Il sindaco Sean Wheeler interviene ancora una volta sul contributo di sbarco per chi visita l' Asinara, dopo le proteste degli operatori che lavorano sul Parco nazionale, perché crede che «i fini sembra non siano stati capiti da una parte dei cittadini e in particolare dagli operatori economici». Per il sindaco non è il momento di alzare muri, dunque, ma di dialogare. «Serve soprattutto uno sforzo, da parte di tutti, per capire perché è stato scelto il contributo di sbarco e a cosa servirà: oggi scontiamo anni di scarsa programmazione e la nostra intenzione invece è quella di accendere un faro sull' isola, accompagnarla in uno sviluppo di crescita. Per fare tutto ciò abbiamo bisogno di risorse che saranno completamente reinvestite nei servizi utili all' Asinara, come quello di raccolta e smaltimento rifiuti, progetti di recupero e salvaguardia ambientale, iniziative turistiche e culturali, interventi per la mobilità e per lo svolgimento di attività di controllo della polizia locale». Wheeler evidenzia poi il risultato raggiunto con i bus dell' Atp sulle strade del' isola-parco: «Sino al 10 settembre sarà possibile viaggiare sui bus dell' Azienda pagando un biglietto di 2,50 euro, invece di 7». (g.m.)

Corriere Marittimo

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

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 transhipment, 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.*

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.

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».

La petizione dei marittimi

«Autorità di sistema dello Stretto»

Fast Confsal Federazioni Sicilia e Calabria e Ugl mare e porti danno intanto il via ad una petizione, per chiedere alle Istituzioni locali ed al Governo nazionale la 16. Autorità portuale di Sistema: quella dell' Area integrata dello stretto, comprendente i porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Reggio e Villa. A renderlo noto sono Nino Di Mento, Vincenzo Rogolino e Guglielmo Pellegrino.
È un' importante iniziativa - scrivono i tre dirigenti sindacali - che si lega alle tante battaglie in favore di una Autorità portuale specifica, in difesa di un territorio dalle potenzialità incontrovertibili». Promessa un' azione capillare, aperta a tutte le forze, atta a coinvolgere attraverso il confronto i cittadini, spronando il dibattito politico, finora fatto di promesse vane e assordante silenzio».

OSPITERÀ 35 ALLIEVI MARESCIALLI IN ADDESTRAMENTO

La nave scuola «Palinuro» in porto per due giorni

● La Nave Scuola Palinuro della Marina Militare è approdata ieri mattina nel porto di Brindisi dove resterà in sosta fino al 27 luglio per poi ripartire per l'inizio della Campagna d'Istruzione 2017 a favore degli allievi marescialli della scuola Sottufficiali di Taranto.

Durante la sosta a Brindisi saliranno infatti a bordo della goletta della Marina Militare i 35 allievi marescialli provenienti dalla prima classe della Scuola Sottufficiali per vivere la loro prima esperienza diretta con il mare, in un contesto lavorativo in cui approfondiranno i temi peculiari dell'arte marinaresca, dell'addestramento e dell'apprendimento delle scienze nautiche.

LUNGOMARE La nave Palinuro (foto Maurizio Matuli)

Presso la scuola sottufficiali di Taranto gli allievi marescialli frequentano un corso di studi universitario integrato con lo sport, l'addestramento militare e corsi di abilitazione antincendio e antifalla.

Durante l'Anno Accademico gli allievi approfondiscono le conoscenze marinaresche nonchè quella relativa all'istruzione specialistica, l'educazione civica e il miglioramento delle attitudini fisiche all'interno di un campus universitario nato per la formazione della nuova figura di Maresciallo.

L'iter formativo si conclude quindi con la Campagna a bordo di Nave Palinuro atta a mettere in pratica quanto acquisito sui libri, accrescere lo spirito di squadra e la capacità di gestione del personale, sperimentare di persona i valori etici e toccare con mano le tradizioni peculiari della Marina Militare.

In occasione della sosta, stamani, il Comandante di Nave Palinuro, capitano di fregata Giuseppe Valentini, terrà a bordo dell'unità una conferenza stampa a favore dei media.

Armatori

HMM ACQUISTA PIÙ DI 16 MILA CONTENITORI

SEUL. Hyundai Merchant Marine (Hmm), compagnia di navigazione della Corea del Sud, ha annunciato l'acquisizione di oltre 16 mila container, per un volume di carico pari a 26,4 mila container da 20 teu, commessa che include 6.134 teu e 10.154 container da 40 feu. L'investimento complessivo effettuato dalla compagnia con sede a Seul, ammonta ad oltre 61 milioni di dollari. I contenitori verranno inseriti sui servizi attualmente coperti dalla linea.