



Primo piano:

- **La Cina investe nel Mediterraneo** (Ansa, Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Genova:

"...Scatta la tassa informatica..." (Il Secolo XIX, Ferpress)

"...Assessi al porto bloccati..." (Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Dialogo con il Comune..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

Piombino:

"...Piano della Logistica..." (Il Telegrafo, Corriere Marittimo, Il Tirreno)

Ancona:

"...insediato Organismo Partenariato Risorsa Mare..." (Ansa, Ferpress, Il Nautilus, Messaggero Marittimo)

Brindisi:

"...incontro con la Marima per circuito doganale..." (Il Nautilus)

"...protocollo per Manfredona..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Approvato il regolamento di Agenzia..." (Corriere Marittimo, Ferpress, Ansa, Informazioni Marittime, Gazzetta del sud, the Medi Telegraph, Messaggero Marittimo)

Messina:

"...Commissione sulla riforma..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto, Giornale di Sicilia, La Repubblica)

"...Zona Falcata, studi per intervento di bonifica ..." (Quotidiano di Sicilia)

"...Fiera, compromesso d'agosto..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Gestione delle coste ..." (Quotidianodisicilia.it)

Palermo:

"...Nuova Autorità di Sistema Portuale ..." (MadonieLive, MF)

Notizie da altri porti Italiani ed Esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Porti: la Cina investe nel Mediterraneo, i paesi forti Ue frenano

Genova, vogliono dettare linea politica. Trieste, è sbagliato



(ANSA) - GENOVA, 26 LUG - L'atteggiamento di diffidenza della Ue nei confronti della Belt&road initiative (Bri), ossia la strategia lanciata dalla Cina per creare una nuova Via della seta tra Far East ed Europa, nasconde la volontà dei Paesi Ue più forti del nord e del centro, di dettare la loro linea politica. La Bri infatti favorirebbe il passaggio delle merci attraverso il Sud del continente e, in particolare, attraverso i porti mediterranei, oltre che via ferrovia, togliendo traffici agli scali del Northern range.

Lo scrive oggi il Sole 24 Ore in un servizio che analizza dati e prospettive della Bri nel bacino del Mediterraneo.

Secondo stime di Srm (centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo), si legge nell'articolo, la Bri "attiverà tra i 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". Una cifra che "sorpassa di gran lunga altri storici interventi, quali ad esempio il piano Marshall" il cui valore "è stato pari a 100 miliardi (di dollari del 2016)".

La Cina ha investito negli ultimi due anni "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".

Tuttavia, fa notare Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, l'Ue ha reagito con freddezza al progetto Bri lanciato dalla Cina e "non è un caso" 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". La Bri, prosegue Signorini, "sembra essere impostata in modo che i Paesi dell'Europa meridionale, attraverso i loro porti, diventino i bocchettoni d'ingresso della Cina in Ue. E una parte dell'Europa sta facendo opposizione proprio a questo". Vi sarebbe "la volontà dei Paesi Ue economicamente più forti di dettare, ancora una volta, una loro linea politica". L'atteggiamento di chiusura verso la Bri, da parte dell'Ue, gli fa eco Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti oltre che dell'Adsp di Trieste e Monfalcone, "è sbagliato perché è indubbio che sia vincente per la Cina ma i Paesi occidentali devono ragionare su come farla diventare vincente anche per loro". Per l'Italia significa "incrociare le necessità cinesi con know-how e vantaggi del made in Italy" dice D'Agostino.

Agli scali del Northern range non piace «Nuova via della Seta»

GENOVA - L'atteggiamento di diffidenza della Ue nei confronti della Belt&road initiative (Bri), ossia la strategia lanciata dalla Cina per creare una nuova "Via della seta" tra Far East ed Europa, nasconde la volontà dei paesi Ue più forti del Nord e del Centro, di dettare la loro linea politica. La Bri infatti favorirebbe il passaggio delle merci attraverso il Sud del continente e, in particolare, attraverso i porti mediterranei, oltre che via ferrovia, togliendo traffici agli scali del Northern range. Lo scrive "Il Sole 24 Ore" in un servizio che analizza dati e prospettive della Bri nel bacino del Mediterraneo.

Secondo stime di Srm (centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo), si legge nell'articolo, la Bri «attiverà tra i 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». Una cifra che «sorpassa di gran lunga altri storici interventi, quali ad esempio il piano Marshall» il cui valore «è stato pari a 100 miliardi (di dollari del 2016)». La Cina ha investito negli ultimi due anni «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». Tuttavia, fa notare Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, l'Ue ha reagito con freddezza al progetto Bri lanciato dalla Cina e «non è un caso» 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».

La Bri, prosegue Signorini, «sembra essere impostata in modo che i Paesi dell'Europa meridionale, attraverso i loro porti, diventino i bocchettoni d'ingresso della Cina in Ue. E una parte dell'Europa sta facendo opposizione proprio a questo». Vi sarebbe «la volontà dei Paesi Ue economicamente più forti di dettare, ancora una volta, una loro linea politica». L'atteggiamento di chiusura verso la Bri, da parte dell'Ue, gli fa eco Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti oltre che dell'AdSp di Trieste e Monfalcone, «è sbagliato perché è indubbio che sia vincente per la Cina ma i Paesi occidentali devono ragionare su come farla diventare vincente anche per loro». Per l'Italia significa «incrociare le necessità cinesi con know-how e vantaggi del made in Italy» conclude D'Agostino.

LA NOVITÀ DAL 1° AGOSTO: È IL PRIMO CASO IN ITALIA

Genova, scatta la "tassa informatica"

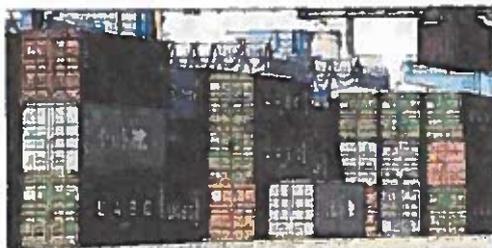
Peserà 1,23 euro su ogni carico in entrata e in uscita e finanzierà il sistema E-Port

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La cifra è di poco superiore al prezzo di un caffè preso al bar. Ma se moltiplicata per ogni singolo contenitore movimentato diventa un piccolo tesoretto. Dal 1° agosto, una tariffa pari a 1,23 euro (Iva esclusa, se dovuta) sarà corrisposta per ogni unità di carico in entrata e uscita dal porto di Genova. La decisione - primo caso in Italia - è stata presa da Palazzo San Giorgio, con un decreto approvato dal presidente Paolo Emilio Signorini.

La tassa, che riguarda i traffici contenitori e quelli ro-ro e sarà addebitata ai singoli caricatori, è stata adot-

tata da l'Authority per finanziare il sistema informatico E-Port, il software attraverso il quale viene gestita la merce movimentata nello scalo ligure. La piattaforma digitale - il cui costo di gestione si aggira intorno a 1,5 milioni di euro l'anno - produce una media di seimila file al semestre. E-Port viene utilizzato dagli operatori del porto, ma la gestione è stata affidata da Palazzo San Giorgio alla Piattaforma logistica nazionale Uimet, che a sua volta ha passato la gestione alla società Dac. Il provvedimento, spiega l'Authority portuale, è stato adottato in accordo con il ministero dei Trasporti e riguarderà tutte le merci in entrata e uscita dal porto di



Contenitori in banchina al terminal Sech del porto di Genova

Genova, su strada e ferrovia, ma non saranno soggetti al pagamento della tariffa i prodotti destinati al mercato nazionale.

«Con questa iniziativa - dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto

l'Authority ha voluto garantire al sistema genovese la possibilità di svilupparsi in modo coerente rispetto alle esigenze del traffico internazionale, che oggi più che mai sono votate ad offrire i migliori servizi telematici di

supporto alle operazioni di import ed export delle merci». «La telematica - sottolinea Botta - è infatti parte integrante di una visione di sviluppo del porto che ha nelle infrastrutture immateriali una delle sue principali carte vincenti».

Tra sei mesi Palazzo San Giorgio si è impegnato a ridefinire l'importo dovuto dai caricatori, dopo avere analizzato l'andamento dei traffici dall'entrata in vigore del provvedimento. Emanuele Profice (Direzione sviluppo dell'Authority) è stato nominato «quale responsabile unico del procedimento all'interno dell'ente».

www.themediatelegraph.it

Corriere Marittimo

Trasportounito: Genova, accessi al porto cronicamente bloccati

Trasportounito denuncia: Code di tir per entrare nel terminal di Genova. Ormai superato ogni limite di guardia - A a pagare il conto solo l'autotrasporto e i cittadini con una viabilità verso il collasso totale

GENOVA - Gli accessi stradali ai principali terminal del porto di Genova sono ormai cronicamente bloccati e, a pagarne le conseguenze, oltre ai cittadini costretti ad assistere passivamente al collasso della viabilità sono gli autotrasportatori, che pagano un prezzo personale, professionale, di responsabilità normativa oltre che economico e finanziario ormai insopportabile.

A denunciare una situazione ormai ampiamente oltre il livello di guardia e non circoscrivibile a una singola o a occasionali "giornate nere", è Trasportounito, che a firma del suo coordinatore per la Liguria, Giuseppe Tagnocchetti, ha indirizzato una circostanziata lettera-denuncia al Sindaco di Genova, Marco Bucci, al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e al presidente dell'Autorità portuale di sistema, Paolo Signorini e al Prefetto di Genova.

Secondo Trasportounito le code ormai costanti per l'ingresso a gran parte dei terminal, portuali e di cornice, "incapaci, specie nel settore container, di garantire anche con personale adeguato performance produttive" stanno accelerando i tempi di un collasso annunciato del sistema viario genovese che sconta anche gravi problemi infrastrutturali irrisolti e che è incapace di far fronte all'incremento in atto dei traffici.

- segue

Per intanto a pagare il conto salato di questo blocco sono le aziende di auto-transporto: al fortissimo disagio fisico degli autisti, costretti ad ore di attesa sotto il sole, in mezzo alla strada, intrappolati, senza poter andare né avanti né indietro, si sommano risvolti gravissimi anche in termini di sicurezza stradale, di infrazioni al codice della strada e di perdita di produttività ed economia: dopo 4 ore in coda gli autisti terminano i tempi di guida e riposo e non dovrebbero più proseguire il viaggio e si trovano sia nell'incapacità di terminare il lavoro, sia di fermarsi visto che non esistono aree di sosta.

Trasportounito ha quindi chiesto un incontro urgente per analizzare il problema prima che imploda, rifiutando già oggi l'ipotesi di trovare spazi di attesa nei piazzali Ilva per decongestionare le direttrici da e per l'aeroporto. "Si tratterebbe di una falsa soluzione che comunque farebbe ricadere sempre sull'autotrasporto il costo delle attese, quando invece risposte concrete in termini di personale addetto e strumenti per gestire le operazioni di carico e scarico dovrebbero essere richiesti ai gestori dei terminal.

L'ANNUNCIO IN COMMISSIONE CONSILIARE

Corsini: «Dialogo con il Comune»

Il presidente dell'Authority annuncia un tavolo permanente

► LIVORNO

La prima volta di Stefano Corsini, presidente dell'Authority, davanti ai consiglieri comunali è stata l'occasione di prendere le rispettive misure: «Ci annusiamo un po'» scherza Marco Cannito (Città Diversa). La terza commissione deve puntare i riflettori sulla situazione dei lavoratori Seatrag ma lo stesso Yari De Filicaja (Pd) l'ha poi imposta sul futuro dei ro-ro: «Col Prg portuale ed i finanziamenti in arrivo servono più controlli e maggiore trasparenza, per salvaguardare l'occupazione – ha spiegato il consigliere – e scongiurare il rischio di sovrapposizione tra armatori e terminalisti mantenendo una sana concorrenza».

Favorevole Corsini, che ha promesso «un maggiore impegno nelle verifiche, entro le nostre competenze, e l'attivazione di un tavolo permanente con le amministrazioni del Porto», e rispondendo poi alle preoccupa-

zioni di Edoardo Bartolini (Filt Cgil, unico sindacato presente) riguardo alla «percezione di uno scollamento fra lavoratori e Authority» dopo i casi Lucarelli e Seatrag» il presidente ha quindi aggiunto: «L'Authority di Sistema è più complessa dell'Authority Portuale, lo strappo va ricucito ma quando si perdono gli appalti la soluzione è la solidarietà fra le aziende».

La «vasca dei pesci rossi» di Nereo Marcucci, come ha ricordato De Filicaja: «I sistemi per riassorbire i licenziamenti ci sono sempre stati, ma non si può speculare sul lavoro delle persone. Chiarite le priorità bisogna fare delle scelte senza tentennamenti – ha proseguito, chiamando in causa tutti i soggetti istituzionali coinvolti – perché dopo i ro-ro sarà la volta del Far East, e per mantenere le eccellenze professionali al passo coi tempi è indispensabile investire nella formazione». Tutto condivisibile per il presidente di commissione Daniele Galli (5 Stelle), che

ha sottolineato: «Quando si alza l'asticella della qualità c'è chi passa sopra e chi sotto, con Lucarelli e la Compagnia dei Portuali c'è il rischio di adoperare due pesi e due misure».

Ne è nata una polemica con Marco Martelli (Pd), che ha definito «propaganda» le parole di Galli, mentre per cercare un finale propositivo è intervenuta l'assessora Francesca Martini: «No alla guerra tra le banchine, sì all'attrazione di nuovi traffici. L'Authority sia imparziale nell'affidamento degli accosti e metta sul tavolo delle soluzioni concrete». Ed il tavolo sarà quello dell'Accordo di Programma di giovedì 27 luglio: «Ci sono programmi immediati per lo sviluppo e progetti a lungo termine, e c'è anche l'idea di sfruttare la force armata dello Scolmatore (se ci sono gli investimenti)». Un'altra idea è giunta ancora da De Filicaja: «l'acciamo ricorso alle Zone Economicamente Speciali per attrarre la Piaggio da La Spezia».

(M.S.)

PORTOFERRAIO

Pressing sull'Authority per riqualificare l'approdo

LA Cosimo de' Medici avrebbe voluto realizzare entro giugno un intervento di restyling delle strutture dell'approdo turistico che però si è fermato per questioni burocratiche. «Abbiamo presentato all'Authority portuale – spiega Vittorio Campidoglio – il progetto per mettere nuovi corpi morti, nuove catenarie e nuovo cordame, ma purtroppo siamo stati bloccati dal passaggio dell'Authority portuale da Piombino a Livorno. Il materiale è pronto. Per acquistarlo abbiamo investito circa 70mila euro. Confidiamo che a settembre tutto si sblocchi e si possano finalmente fare i lavori in previsione della stagione turistica 2018». La Cosimo de' Medici ha chiesto all'Authority portuale anche una modifica allo specchio acqueo.

«LO ABBIAMO fatto – spiega Campidoglio – per poter eventualmente ospitare imbarcazioni sui 100 metri, anche se sappiamo che non è semplice portarle della darsena. Oggi si possono ospitare barche fino a 60-70 metri usando i corpi morti o affiancandole al molo Gallo o al molo Elba. In passato ci sono state richieste per ospitare in inverno barche di 100 metri, ma poi non se ne è fatto di niente. Con la modifica allo specchio acqueo potrebbe aprirsi anche questa possibilità».

PIOMBINO IL PUNTO IN REGIONE ANCHE SUI PROGETTI DI GENERAL ELECTRIC E REFITTING NAVI

Porto, Benikene illustra il piano della logistica

AFERPI ha presentato una prima stesura del piano della logistica. Ieri in Regione si è fatto il punto anche su General Electric e refitting navale. Tre gli incontri che il sindaco Massimo Giuliani ha avuto insieme al governatore Enrico Rossi. Il primo con Piombino Industrie Marittime, insieme ad Arpat e ai tecnici della Regione, è servito a definire il piano di avanzamento delle procedure relative alle attività di smantellamento e refitting navale nel porto di Piombino.

NEL CORSO della riunione sono stati definiti i prossimi step tecnici, legati alle procedure autorizzative in corso, autorizzazioni di tipo ambientale ed edilizio, per un progetto che sta andando avanti e che vedrà la conclusione della prima fase pro-



Il sindaco Giuliani

durale entro dicembre 2017. Nella seconda riunione è stato affrontato invece il progetto di General Electric. Anche in questo caso il progetto sta andando avanti e nei prossimi giorni è previsto un incontro specifico tra azienda e Comune per definire i dettagli operativi delle procedure.



Il piano ha messo in evidenza le enormi potenzialità di sviluppo del porto di Piombino imperniato su merci varie e agroalimentare

INFINE il terzo incontro, il più atteso, ha messo intorno al tavolo, Rossi, il sindaco Giuliani, il presidente della 2ª commissione regionale Gianni Anselmi, l'amministratore delegato di Aferpi Said Benikene e il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini. Aferpi ha illustra-

to una prima stesura del piano della logistica, fino ad oggi mai focalizzato. «Il piano ha messo in evidenza le enormi potenzialità di sviluppo del porto di Piombino, in sinergia anche con Livorno – afferma il sindaco Giuliani – secondo il piano, il core business del traffico potrebbe essere imperniato su merci varie, in gran parte derivanti dalla produzione nell'agroalimentare e dell'attività siderurgica. In ogni caso la Regione ha preso tempo per poter verificare i dati che sono stati illustrati – conclude Giuliani – ci saranno pertanto ulteriori passaggi di approfondimento anche con il governo. Va detto che non potrà esserci alcun rilascio di concessione senza un'adeguata garanzia finanziaria di sostegno alle operazioni descritte».

m. p.

Regione Toscana, sviluppo portuale e industriale di Piombino

FIRENZE . -Una giornata di approfondimento in **Regione Toscana** alla presenza del **presidente Enrico Rossi** per fare il punto sui progetti di **sviluppo portuale e industriale di Piombino**: Piombino Industrie marittime (PIM), **General Electric** e **Aferpi**.

Il **sindaco Massimo Giuliani**, insieme ad alcuni tecnici del Comune, ha partecipato a tre riunioni tematiche questa mattina presso la presidenza della Regione sui progetti in essere legati all'avanzamento di questi progetti strategici per il territorio.

Il primo incontro, con Piombino Industrie Marittime, insieme ad Arpat e ai tecnici della Regione, è servito a definire il piano di avanzamento delle procedure relative alle attività di smantellamento e refitting navale nel porto di Piombino. Nel corso della riunione sono stati definiti i prossimi step tecnici, legati alle procedure autorizzative in corso, autorizzazioni di tipo ambientale ed edilizio, per un progetto che sta andando avanti e che vedrà la conclusione della prima fase procedurale entro dicembre 2017.

Nella seconda riunione, alla quale ha partecipato insieme a Comune e a Regione il **responsabile marketing di Generale Electric**, si è cercato di allineare le conoscenze e le informazioni di tutti i soggetti interessati. che dovranno essere portate avanti ed è stata affrontata la questione General Electric. Il progetto sta andando avanti e nei prossimi giorni è previsto un incontro specifico tra azienda e Comune per definire i dettagli operativi delle procedure.

Infine il terzo incontro, che si è svolto alle 12, ha messo intorno al tavolo, insieme al presidente Rossi, e al sindaco Giuliani anche il presidente della 2° commissione regionale Gianni Anselmi, l'amministratore delegato di Aferpi Benikene, il **presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini**.

Aferpi ha illustrato una prima stesura del piano della logistica, fino ad [oggi](#) mai focalizzato.

"Il piano ha messo in evidenza le enormi potenzialità di sviluppo del porto di Piombino, in sinergia anche con Livorno – afferma il sindaco Giuliani – Secondo il piano, il core business del traffico potrebbe essere imperniato su merci varie, in gran parte derivanti dalla produzione nell'agroalimentare e dell'attività siderurgica"

"In ogni caso la Regione ha preso tempo per poter verificare i dati che sono stati illustrati – continua Giuliani – Ci saranno pertanto ulteriori passaggi anche con il governo di approfondimento. Va detto che non potrà esserci alcun rilascio di concessione senza un'adeguata garanzia finanziaria di sostegno alle operazioni descritte."

CEVITAL » NON SOLO ACCIAIO

Primi dettagli della logistica ma servono garanzie finanziarie

L'Ad Benikene ha iniziato ad illustrare i progetti dell'azienda algerina sull'agroalimentare. Sia Massimo Giuliani che Gianni Anselmi sono prudenti: «Dimostrano di poterlo sostenere»

PIOMBINO

Una giornata di approfondimento in Regione alla presenza del presidente Enrico Rossi per fare il punto sui progetti di sviluppo portuale e industriale di Piombino: Piombino Industrie Marittime (Pim), General Electric e Aferpi.

Il sindaco Massimo Giuliani, insieme ad alcuni tecnici del Comune, ha partecipato a tre riunioni tematiche e questa mattina presso la presidenza della Regione sui progetti in essere legati all'avanzamento di questi progetti strategici per il territorio.

Il primo incontro, con Piombino Industrie Marittime, insieme ad Arpat e ai tecnici della Regione, è servito a definire il piano di avanzamento delle procedure relative alle attività di smantellamento e refitting navale nel porto di Piombino. Nel corso della riunione sono stati definiti i prossimi step tecnici, legati alle procedure autorizzative in corso, autorizzazioni di tipo ambientale ed edilizio, per un progetto che sta andando avanti e che vedrà la conclusione della prima fase procedurale entro dicembre 2017.

Nella seconda riunione, alla quale ha partecipato insieme al Comune e a Regione il responsabile marketing di General Electric, si è cercato di allineare le conoscenze e le informazioni di tutti i soggetti interessati.

Anche in questo caso il progetto sta andando avanti e nei prossimi giorni è previsto un incontro specifico tra azienda e Comune per definire i dettagli operativi delle



Il porto di Piombino: Cevital chiede il rinnovo delle concessioni per l'agroalimentare

procedure.

Infine il terzo incontro, che si è svolto alle 12, ha messo intorno al tavolo, insieme al presidente Rossi, e al sindaco Giuliani anche il presidente della 2ª commissione regionale Gianni Anselmi, l'amministratore delegato di Aferpi Benikene, il presidente

Stefano Coraini.

Aferpi ha illustrato una prima stesura del piano della logistica, fino ad oggi mai focalizzato.

«Il piano ha messo in evidenza le enormi potenzialità di sviluppo del porto di Piombino, in sinergia anche con

Livorno - afferma il sindaco Giuliani - Secondo il piano, il core business del traffico potrebbe essere imperniato su merci varie, in gran parte derivanti dalla produzione nell'agroalimentare e dell'attività siderurgica».

«In ogni caso la Regione ha preso tempo per poter verifi-

care i dati che sono stati illustrati - continua Giuliani - Ci saranno pertanto ulteriori passaggi anche con il Governo di approfondimento. Va detto che non potrà esserci alcun rilascio di concessione senza un'adeguata garanzia finanziaria di sostegno alle operazioni descritte».

All'incontro era stato invitato anche il consigliere Gianni Anselmi.

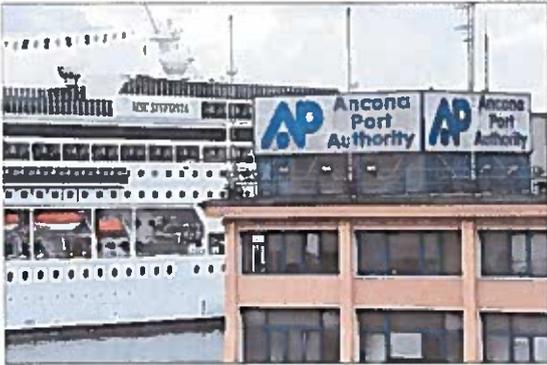
«Ci è stato illustrato - ha commentato - un piano per la logistica ambizioso, che non include la parte siderurgica e quella agroalimentare. Un investimento importante e una occupazione a regime - cioè fra alcuni anni - di alcune centinaia di persone. Non entro per correttezza nei dettagli del piano: non spetta a me divulgarne i contenuti, che saranno approfonditi nei presupposti economici e nei riferimenti numerici forniti».

«Personalmente ho detto al gentile dottor Benikene, che ho incontrato per la prima volta: che se si chiede una proroga delle concessioni portuali, che sono un bene collettivo preziosissimo, si debbono fornire garanzie finanziarie adeguate quanto meno di carattere fidejussorio; che di slides ne abbiamo viste molte in questi anni, ma di fatti pochi; e che il tempo che abbiamo alle spalle non incoraggia affatto ad ulteriori atti di fiducia; che il momento della credibilità e della verità arriva per tutti, ed è arrivato anche per Cevital. So che gli approfondimenti proseguiranno da parte di Cevital e delle strutture regionali. Spero si trovino soluzioni in tempi brevi».

CARLOTTA DE MURRAY

Porti: Ancona, insediato Organismo Partenariato Risorsa Mare

Esprimerà parere delle imprese. Giampieri, tassello importante



(ANSA) - ANCONA, 26 LUG - Insediato l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ultimo tassello mancante per il completamento dell'assetto organizzativo dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale. L'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ha funzione consultiva, mentre la funzione decisionale è esclusiva competenza del Comitato di Gestione. E' stata così definita la distinzione tra responsabilità pubblica e responsabilità privata negli ambiti decisionali, semplificando il processo e differenziando le espressioni dei soggetti privati da quelle dei soggetti pubblici, che hanno per obiettivo l'interesse generale.

Il parere delle imprese comunque non poteva non avere rilevanza: ecco quindi l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.

"Considero l'Organismo di Partenariato una palestra importantissima di analisi e confronto sulla strategia dei porti - ha dichiarato il presidente dell'Authority Rodolfo Giampieri - in quanto il contributo dei portatori di interesse del sistema portuale sarà fondamentale nel processo decisionale. L'attività svolta è essenziale per raccogliere e dare adeguato rilievo alle istanze degli operatori di mercato, consentendo al Comitato di Gestione di disporre di elementi di valutazione necessari per le scelte da compiere".

AdSP Adriatico Centrale: svolta prima riunione dell'organismo di partenariato della risorsa mare

(FERPRESS) – Ancona, 26 LUG – Nella giornata di ieri si è svolta la prima riunione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ultimo tassello mancante per il completamento dell'assetto organizzativo dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale.

L'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ha funzione consultiva, mentre la funzione decisionale è esclusiva competenza del Comitato di Gestione. E' stata così dunque definita la distinzione tra responsabilità pubblica e responsabilità privata negli ambiti decisionali, semplificando il processo e differenziando le espressioni dei soggetti privati da quelle dei soggetti pubblici, che hanno per obiettivo l'interesse generale.

Il parere delle imprese comunque non poteva non avere rilevanza: ecco quindi l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. "Considero l'Organismo di Partenariato una palestra importantissima di analisi e confronto sulla strategia dei porti – ha dichiarato il Presidente Rodolfo Giampieri – in quanto il contributo dei portatori di interesse del sistema portuale sarà fondamentale nel processo decisionale. L'attività svolta è essenziale per raccogliere e dare adeguato rilievo alle istanze degli operatori di mercato, consentendo al Comitato di Gestione di disporre di elementi di valutazione necessari per le scelte da compiere. Auguro a tutti i componenti buon lavoro, convinto che i nostri porti potranno beneficiare dell'autorevolezza dei profili scelti".

Il Nautilus

ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE: PRIMA RIUNIONE DELL'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE



ANCONA – Nella giornata di ieri si è svolta la prima riunione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ultimo tassello mancante per il completamento dell'assetto organizzativo dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale. L'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ha funzione consultiva, mentre la funzione decisionale è esclusiva competenza del Comitato di Gestione.

E' stata così dunque definita la distinzione tra responsabilità pubblica e responsabilità privata negli ambiti decisionali, semplificando il processo e differenziando le espressioni dei soggetti privati da quelle dei soggetti pubblici, che hanno per obiettivo l'interesse generale.

Il parere delle imprese comunque non poteva non avere rilevanza: ecco quindi l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. "Considero l'Organismo di Partenariato una palestra importantissima di analisi e confronto sulla strategia dei porti – ha dichiarato il Presidente Rodolfo Giampieri – in quanto il contributo dei portatori di interesse del sistema portuale sarà fondamentale nel processo decisionale.

L'attività svolta è essenziale per raccogliere e dare adeguato rilievo alle istanze degli operatori di mercato, consentendo al Comitato di Gestione di disporre di elementi di valutazione necessari per le scelte da compiere. Auguro a tutti i componenti buon lavoro, convinto che i nostri porti potranno beneficiare dell'autorevolezza dei profili scelti."

Nel porto di Ancona la prima riunione della «Risorsa mare»

ANCONA - Insediato l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ultimo tassello mancante per il completamento dell'assetto organizzativo dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico centrale. L'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ha funzione consultiva, mentre la funzione decisionale è esclusiva competenza del Comitato di gestione. Dunque è stata così definita la distinzione tra responsabilità pubblica e responsabilità privata negli ambiti decisionali, semplificando il processo e differenziando le espressioni dei soggetti privati da quelle dei soggetti pubblici, che hanno per obiettivo l'interesse generale. Il parere delle imprese comunque non poteva non avere rilevanza: ecco quindi l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. «Considero l'Organismo di Partenariato una palestra importantissima di analisi e confronto sulla strategia dei porti - ha dichiarato il presidente Rodolfo Giampieri - in quanto il contributo dei portatori di interesse del sistema portuale sarà fondamentale nel processo decisionale. L'attività svolta è essenziale per raccogliere e dare adeguato rilievo alle istanze degli operatori di mercato, consentendo al Comitato di gestione di disporre di elementi di valutazione necessari per le scelte da compiere. Auguro a tutti i componenti buon lavoro, convinto che i nostri porti potranno beneficiare dell'autorevolezza dei profili scelti ».

Il Nautilus

Porto di Brindisi: incontro con la Marina per circuito doganale unico



BRINDISI – Un altro significativo passo in avanti è stato mosso dall’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale per la realizzazione del tanto agognato circuito interno doganale nel porto di Brindisi.

Ieri mattina, nella sede dell’ADSP di Bari, il presidente, professor Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto il comandante del Comando Marina Sud, ammiraglio di squadra Eduardo Serra e alcuni ufficiali in rappresentanza della Marina Militare con l’obiettivo di fare il punto sulla situazione, a valle del parere favorevole espresso dal CIPE il 10 luglio scorso. Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), infatti, ha approvato la riattivazione dei finanziamenti da destinare alla riqualificazione della base della Marina Militare, nel Seno di Levante del porto di Brindisi, e alla bonifica e smantellamento dei depositi combustibili nel Seno di Ponente.

“Abbiamo stabilito con la Marina Militare e con l’ammiraglio Serra- commenta il professor Patroni Griffi- una significativa e produttiva sinergia che consentirà il raggiungimento del risultato.” “ Sono certo- conclude il presidente- che siamo di fronte alla fase finale del lungo e farraginoso percorso, volto a rendere lo scalo brindisino più competitivo e funzionale attraverso la realizzazione del circuito unico doganale che consentirà ai mezzi di raggiungere l’imbarco delle navi RO-RO direttamente, senza impattare la viabilità cittadina.” Prima di approdare al CIPE, il nuovo addendum all’Accordo di Programma, sottoscritto nel 1999, aveva ottenuto il preventivo parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nella lunga procedura oltre all’ADSP e alla Marina Militare sono coinvolti: la Capitaneria di Porto, il Comune e la Provincia di Brindisi, la Regione Puglia, il Genio civile per le opere marittime nonché l’Agenzia del Demanio e delle Dogane.

Adsp del Mar Adriatico Meridionale: protocollo per Manfredonia



MANFREDONIA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e il Comune di Manfredonia hanno sottoscritto ieri, martedì 25 luglio, un protocollo d’intesa finalizzato alla gestione dell’attività di pulizia, raccolta e smaltimento dei rifiuti nelle aree rientranti il porto commerciale, il porto industriale e il tratto di costa compreso tra il Molo di Levante e il porto industriale della città sipontina.

Il servizio entrerà in funzione il prossimo 1 agosto e sarà assicurato fino al 30 settembre. Per le aree rientranti nel porto commerciale e nel porto industriale, l’attività verrà espletata tramite la società in-house del Comune di Manfredonia, ASE spa. Per il tratto di costa libera compreso tra il Molo di Levante ed il porto industriale, invece, ci si avvarrà della ditta già affidataria del servizio di pulizia del litorale libero di competenza del Comune dauno.

È l’effetto di una significativa azione sinergica tra il presidente dell’AdSP, professor Ugo Patroni Griffi, e il sindaco di Manfredonia, Angelo Riccardi, volta ad affrontare una situazione che stava degenerando in una vera e propria emergenza igienico sanitaria. “Si tratta di una soluzione transitoria- commenta il presidente dell’AdSP, Patroni Griffi- volta ad assicurare che la stagione estiva trascorra in completa sicurezza. Quando la neo istituita Autorità di Sistema entrerà pienamente a regime, individueremo le modalità perchè il servizio possa svolgersi in continuità.”

Dallo scorso 20 aprile, le attività di pulizia, raccolta e smaltimento dei rifiuti erano state sospese per effetto dell’interruzione di una convenzione tra l’Amministrazione comunale e l’Ufficio del Genio Civile OO.MM. (al quale è poi subentrata la soppressa Autorità Portuale di Manfredonia, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale).

“Oltre agli importanti aspetti di carattere igienico sanitario, il problema dei rifiuti nelle aree portuali avrebbe potuto avere ripercussioni sull’immagine della nostra città, specie agli occhi dei numerosi turisti soggiornanti nel nostro territorio in questo periodo dell’anno- commenta il sindaco, Riccardi. Ora chiediamo l’impegno di tutti i cittadini per scongiurare il triste fenomeno dell’abbandono indiscriminato e illegittimo dei rifiuti.”

L’AdSP corrisponderà al Comune di Manfredonia 12.500,00 € mensili per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti nel porto commerciale e in quello industriale. Per le attività urgenti di pulizia straordinaria già svolte dal Comune, per il tramite dell’ASE nel mese di luglio 2017, l’AdSP riconoscerà un importo pari a 1.500,00 €. Per il tratto di costa libera compresa tra il Molo di Levante ed il porto industriale, l’AdSP corrisponderà al Comune di Manfredonia, a consuntivo 8.000,00 € per l’intero periodo.

Gioia Tauro: Approvato il regolamento di Agenzia

GIOIA TAURO - L'Autorità portuale di Gioia Tauro in una nota riferisce che *"Per dare una risposta concreta ad una situazione di forte crisi, che ha investito il principale terminalista, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal Commissario Straordinario, Andrea Agostinelli, ha adottato, con delibera approvata all'unanimità dal Comitato portuale l'articolo 1 del regolamento dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, al fine di fornire le informazioni necessarie ai lavoratori per procedere all'iscrizione a suddetta Agenzia, che oggi viene rogata in sede notarile. Nel corso della seduta, l'Autorità portuale ha accolto le richieste giunte dai rappresentanti sindacali di stralciare dal regolamento alcune parti meritevoli di maggiore approfondimento nelle sedi ministeriali.*

Si è giunti a questo importante risultato dopo un intenso lavoro di studio, analisi e di continuo confronto con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha definito l'adozione, da parte del Mit, dell'intesa formale alla costituenda Agenzia portuale ai sensi dell'art. 4 del DI 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Si tratta di un passaggio importante che ha garantito all'Autorità portuale di Gioia Tauro la possibilità di adottare tutti gli adempimenti necessari, conformi alle vigenti norme di settore e rispondenti a tutti i relativi passaggi istituzionali e legislativi.

L'Agenzia trova fondamento a Gioia Tauro in quanto l'infrastruttura portuale ha tutte le caratteristiche richieste dalla normativa vigente in materia. Nello specifico, l'Agenzia portuale risponde alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l'80 per cento della movimentazione container è organizzata in modalità transshipment. L'obiettivo è quello di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo che ha visto il maggiore terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In essa confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali.

Dal punto di vista giuridico, l'Agenzia, costituita dall'Autorità portuale di Sistema, sarà una società pubblica con un unico socio. Su di essa, quindi, l'Autorità portuale eserciterà poteri di controllo, ingerenza e condizionamento che si proietteranno sia sugli organi (un amministratore unico e un revisore unico) che sugli atti della Agenzia portuale e riguarderanno, a 360 gradi, gli aspetti economici, patrimoniali, finanziari e gestori.

Denominata "Gioia Tauro Port Agency" avrà sede a Gioia Tauro e una durata triennale. Il suo compito sarà quello di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, anche attraverso la formazione professionale che sarà definita in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali che interesseranno l'area portuale di Gioia Tauro nei prossimi anni.

- segue

Con lo sguardo rivolto ai lavoratori che entreranno a far parte dell'Agenzia, e al fine di garantire loro la più ampia tutela nella piena osservanza della legge in materia, sono stati definiti alcuni aspetti di particolare rilievo, necessari a dare pieno avvio a questa nuova realtà in un contesto sociale ed economico di prospettiva e di positivo sviluppo futuro.

A tale proposito, in base a quanto stabilito dalla legge, ogni lavoratore potrà godere di un'indennità di mancato avviamento al lavoro, nel caso in cui, pur essendo disponibile, non sarà chiamato ad effettuare alcuna prestazione lavorativa. Si tratta di un'indennità del valore pari ad un 26esimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria.

Considerato il programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro messo in atto in questo periodo dall'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative nuove ed integrate con quelle già esistenti, è stato altresì specificato che i percorsi formativi, oltre naturalmente quelli obbligatori e previsti per legge, saranno funzionali alla riconversione dei lavoratori rispetto alle eventuali richieste di avviamento che dovessero pervenire da imprese, che svolgono attività per le quali i lavoratori non hanno ricevuto formazione.

Nel complesso lavoro di costituzione e organizzazione della neo Agenzia, e per non lasciare nulla al caso, non ultimo, sono stati altresì definiti i principi da porre alla base del "programma di avviamento e di chiamata" che dovrà rispettare parametri oggettivi in base a criteri di par condicio, imparzialità e trasparenza da osservare nella scelta di coloro i quali saranno avviati e messi a disposizione delle imprese utilizzatrici che ne faranno, di volta in volta, richiesta."

AP Gioia Tauro: adottato articolo 1 del regolamento dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale

(FERPRESS) – Reggio Calabria, 26 LUG – Per dare una risposta concreta ad una situazione di forte crisi, che ha investito il principale terminalista, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal Commissario Straordinario, Andrea Agostinelli, ha adottato, con delibera approvata all'unanimità dal Comitato portuale riunitosi in data odierna, l'articolo 1 del regolamento dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, al fine di fornire le informazioni necessarie ai lavoratori per procedere all'iscrizione a suddetta Agenzia, che domani sarà rogata in sede notarile. Nel corso della seduta, l'Autorità portuale ha accolto le richieste giunte dai rappresentanti sindacali di stralciare dal regolamento alcune parti meritevoli di maggiore approfondimento nelle sedi ministeriali.

Si è giunti a questo importante risultato dopo un intenso lavoro di studio, analisi e di continuo confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha definito l'adozione, da parte del Mit, dell'intesa formale alla costituenda Agenzia portuale ai sensi dell'art. 4 del DL 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Si tratta di un passaggio importante che ha garantito all'Autorità portuale di Gioia Tauro la possibilità di adottare tutti gli adempimenti necessari, conformi alle venti norme di settore e rispondenti a tutti i relativi passaggi istituzionali e legislativi.

L'Agenzia trova fondamento a Gioia Tauro in quanto l'infrastruttura portuale ha tutte le caratteristiche richieste dalla normativa vigente in materia. Nello specifico, l'Agenzia portuale risponde alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l'80 per cento della movimentazione container è organizzata in modalità transshipment. L'obiettivo è quello di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo che ha visto il maggiore terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In essa confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali.

Dal punto di vista giuridico, l'Agenzia, costituita dall'Autorità portuale di Sistema, sarà una società pubblica con un unico socio. Su di essa, quindi, l'Autorità portuale eserciterà poteri di controllo, ingerenza e condizionamento che si proietteranno sia sugli organi (un amministratore unico e un revisore unico) che sugli atti della Agenzia portuale e riguarderanno, a 360 gradi, gli aspetti economici, patrimoniali, finanziari e gestori.

Denominata "Gioia Tauro Port Agency" avrà sede a Gioia Tauro e una durata triennale. Il suo compito sarà quello di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, anche attraverso la formazione professionale che sarà definita in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali che interesseranno l'area portuale di Gioia Tauro nei prossimi anni. Con lo sguardo rivolto ai lavoratori che entreranno a far parte dell'Agenzia, e al fine di garantire loro la più ampia tutela nella piena osservanza della legge in materia, sono stati definiti alcuni aspetti di particolare rilievo, necessari a dare pieno avvio a questa nuova realtà in un contesto sociale ed economico di prospettiva e di positivo sviluppo futuro.

A tale proposito, in base a quanto stabilito dalla legge, ogni lavoratore potrà godere di un'indennità di mancato avviamento al lavoro, nel caso in cui, pur essendo disponibile, non sarà chiamato ad effettuare alcuna prestazione lavorativa. Si tratta di un'indennità del valore pari ad un 26esimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria. Considerato il programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro messo in atto in questo periodo dall'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative nuove ed integrate con quelle già esistenti, è stato altresì specificato che i percorsi formativi, oltre naturalmente quelli obbligatori e previsti per legge, saranno funzionali alla riconversione dei lavoratori rispetto alle eventuali richieste di avviamento che dovessero pervenire da imprese, che svolgono attività per le quali i lavoratori non hanno ricevuto formazione.

Nel complesso lavoro di costituzione e organizzazione della neo Agenzia, e per non lasciare nulla al caso, non ultimo, sono stati altresì definiti i principi da porre alla base del "programma di avviamento e di chiamata" che dovrà rispettare parametri oggettivi in base a criteri di par condicio, imparzialità e trasparenza da osservare nella scelta di coloro i quali saranno avviati e messi a disposizione delle imprese utilizzatrici che ne faranno, di volta in volta, richiesta.

Porti: Gioia Tauro, sì al regolamento dell'Agenzia per i lavoratori

Avrà il compito di sostenere l'occupazione insieme alla riconversione



(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 26 LUG - "Per dare una risposta concreta ad una situazione di forte crisi, che ha investito il principale terminalista, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal Commissario Straordinario, Andrea Agostinelli, ha adottato, con delibera approvata all'unanimità dal Comitato portuale riunitosi in data odierna, l'articolo 1 del regolamento dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, al fine di fornire le informazioni necessarie ai lavoratori per procedere all'iscrizione a suddetta Agenzia, che domani sarà rogata in sede notarile". Lo riferisce un comunicato dell'Autorità portuale.

"Nel corso della seduta - si aggiunge - l'Autorità portuale ha accolto le richieste giunte dai rappresentanti sindacali di stralciare dal regolamento alcune parti meritevoli di maggiore approfondimento nelle sedi ministeriali. Si è giunti a questo importante risultato dopo un intenso lavoro di studio, analisi e di continuo confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha definito l'adozione, da parte del Mit, dell'intesa formale alla costituzione Agenzia portuale ai sensi dell'art. 4 del DI 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Si tratta di un passaggio importante che ha garantito all'Autorità portuale di Gioia Tauro la possibilità di adottare tutti gli adempimenti necessari, conformi alle vigenti norme di settore e rispondenti a tutti i relativi passaggi istituzionali e legislativi. L'Agenzia trova fondamento a Gioia Tauro in quanto l'infrastruttura portuale ha tutte le caratteristiche richieste dalla normativa vigente in materia. Nello specifico, l'Agenzia portuale risponde alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come quella di Gioia Tauro, in cui l'80 per cento della movimentazione container è organizzata in modalità transshipment. L'obiettivo è quello di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo che ha visto il maggiore terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In essa confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali".

- segue

"Dal punto di vista giuridico - si afferma ancora nella nota - l'Agenzia, costituita dall'Autorità portuale di Sistema, sarà una società pubblica con un unico socio. Su di essa, quindi, l'Autorità portuale eserciterà poteri di controllo, ingerenza e condizionamento che si proietteranno sia sugli organi (un amministratore unico e un revisore unico) che sugli atti dell'Agenzia portuale e riguarderanno, a 360 gradi, gli aspetti economici, patrimoniali, finanziari e gestori. Denominata 'Gioia Tauro Port Agency' avrà sede a Gioia Tauro e una durata triennale. Il suo compito sarà quello di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, anche attraverso la formazione professionale che sarà definita in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali che interesseranno l'area portuale di Gioia Tauro nei prossimi anni. Con lo sguardo rivolto ai lavoratori che entreranno a far parte dell'Agenzia, e al fine di garantire loro la più ampia tutela nella piena osservanza della legge in materia, sono stati definiti alcuni aspetti di particolare rilievo, necessari a dare pieno avvio a questa nuova realtà in un contesto sociale ed economico di prospettiva e di positivo sviluppo futuro. A tale proposito, in base a quanto stabilito dalla legge, ogni lavoratore potrà godere di un'indennità di mancato avviamento al lavoro, nel caso in cui, pur essendo disponibile, non sarà chiamato ad effettuare alcuna prestazione lavorativa. Si tratta di un'indennità del valore pari ad un 26esimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria. Considerato il programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro messo in atto in questo periodo dall'Ente e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative nuove ed integrate con quelle già esistenti, è stato altresì specificato che i percorsi formativi, oltre naturalmente quelli obbligatori e previsti per legge, saranno funzionali alla riconversione dei lavoratori rispetto alle eventuali richieste di avviamento che dovessero pervenire da imprese, che svolgono attività per le quali i lavoratori non hanno ricevuto formazione".

"Nel complesso lavoro di costituzione e organizzazione della neo Agenzia, e per non lasciare nulla al caso - conclude il comunicato - sono stati altresì definiti i principi da porre alla base del 'programma di avviamento e di chiamata' che dovrà rispettare parametri oggettivi in base a criteri di par condicio, imparzialità e trasparenza da osservare nella scelta di coloro i quali saranno avviati e messi a disposizione delle imprese utilizzatrici che ne faranno, di volta in volta, richiesta".

Informazioni Marittime

Gioia Tauro, ad agosto al via agenzia portuale



Dopo l'accordo [tra il terminalista Contship e i lavoratori](#) del Medcenter Container Terminal (Mct), arriva il via libera dell'Autorità portuale di Gioia Tauro al regolamento per l'Agenzia del lavoro. Il Comitato portuale (è l'ultimo porto rimasto sotto regime commissariale, insieme a Messina a cui verrà accorpato), ha adottato, con delibera unanime, l'articolo 1 del regolamento dell'"Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale", un istituto già funzionante a Livorno e Trieste e che a Taranto [è in cerca di un amministratore](#). Il voto, spiega l'authority, è stato utile per «fornire le informazioni necessarie ai lavoratori per procedere all'iscrizione». L'Autorità portuale ha accolto le richieste dei rappresentanti sindacali di stralciare dal regolamento alcune parti «meritevoli di maggiore approfondimento nelle sedi ministeriali».

[Agenzia del lavoro portuale, tra gestione pubblica e mercato](#)

Come funziona l'Agenzia portuale di Gioia Tauro Qui in Calabria è stata battezzata "Gioia Tauro Port Agency". Partirà il primo agosto e servirà a formare e reinserire al lavoro gli esuberanti, [che qui sono circa 380](#). L'authority, guidata dal commissario Andrea Agostinelli, informa che domani sarà rogata in sede notarile e durerà tre anni. Nell'agenzia portuale confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali ed è stata adottata ai sensi dell'art. 4 del Dl 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Ogni lavoratore potrà godere di un'indennità di mancato avviamento al lavoro (a Trieste non può superare un quinto del totale degli iscritti) nel caso in cui, pur essendo disponibile, non sarà chiamato ad effettuare alcuna prestazione lavorativa. È pari ad un 26esimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria. L'agenzia risponderà «alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l'80 per cento della movimentazione container è organizzata in modalità transshipment», spiega l'Autorità portuale di Gioia Tauro in una nota. Il contesto è quello di uno scalo dove il maggiore terminalista opera, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In questo porto l'Agenzia sarà una società pubblica con l'Autorità portuale - successivamente Autorità di sistema portuale - unico socio, a differenza di Trieste dove ha la maggioranza. Avrà quindi poteri di controllo, ingerenza e condizionamento, un amministratore e un revisore unici. Infine, sono stati definiti i principi da porre alla base del "programma di avviamento e di chiamata" che dovrà rispettare, conclude l'authority, «parametri oggettivi in base a criteri di par condicio, imparzialità e trasparenza da osservare nella scelta di coloro i quali saranno avviati e messi a disposizione delle imprese utilizzatrici che ne faranno, di volta in volta, richiesta».

Porto di Gioia Tauro

Agenzia per il lavoro, rinviati gli articoli relativi alla malattia

gioia tauro L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha adottato, con **delibera approvata all' unanimità dal Comitato portuale** riunitosi ieri, l' articolo 1 del regolamento dell' Agenzia di somministrazione del lavoro **portuale** e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, al fine di fornire le informazioni necessarie ai lavoratori per procedere all' iscrizione all' Agenzia.

Nel corso della seduta, l' Authority ha accolto le richieste giunte dai rappresentanti sindacali di stralciare dal regolamento alcune parti - in particolare quelle relative alla malattia, che già hanno suscitato polemiche - che saranno ripresentate ad agosto dopo un approfondimento nelle sedi ministeriali.

«L' Agenzia trova fondamento a Gioia Tauro - si legge in una nota dell' Authority - in quanto l' infrastruttura **portuale** ha tutte le caratteristiche richieste dalla normativa vigente in materia. Nello specifico, l' Agenzia **portuale** risponde alla necessità di sostenere l' occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà **portuale**, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l' 80 per cento della movimentazione container è organizzata in modalità transshipment. L' obiettivo è evitare grave pregiudizio all' operatività e all' efficienza dello scalo che ha visto il terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi».

Nell' Agenzia confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell' art. 18 della legge 84/94 che, al 27 luglio 2016, usufruivano di ammortizzatori sociali.

Dal punto di vista giuridico l' Agenzia, costituita dall' **Autorità portuale** di Sistema, sarà una società pubblica con socio unico. Denominata "Gioia Tauro Port Agency", avrà sede a Gioia Tauro e una durata triennale. Il suo compito sarà di supportare la collocazione professionale dei lavoratori anche attraverso la formazione professionale.

The Medi Telegraph

Gioia Tauro, parte l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto

Gioia Tauro - «Per dare una risposta concreta ad una situazione di forte crisi, che ha investito il principale terminalista», l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha adottato, con delibera approvata all'unanimità dal Comitato portuale, l'articolo 1 del regolamento dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. «Nello specifico - si legge in una nota dell'Authority - l'Agenzia portuale risponde alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l'80 per cento della movimentazione container è organizzata in modalità transhipment. L'obiettivo è quello di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo che ha visto il maggiore terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In essa confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali».

Con delibera approvata all'unanimità adottata la «Gioia Tauro Port Agency»

GIOIA TAURO - Per dare una risposta concreta ad una situazione di forte crisi, che ha investito il principale terminalista, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha adottato, con delibera approvata all'unanimità dal Comitato portuale riunitosi ieri, l'articolo 1 del regolamento dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, al fine di fornire le informazioni necessarie ai lavoratori per procedere all'iscrizione a suddetta Agenzia, che oggi sarà rogata in sede notarile. Nel corso della seduta, l'Autorità portuale ha accolto le richieste giunte dai rappresentanti sindacali di stralciare dal regolamento alcune parti meritevoli di maggiore approfondimento nelle sedi ministeriali. Si è giunti a questo importante risultato dopo un intenso lavoro di studio, analisi e di continuo confronto con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha definito l'adozione, da parte del Mit, dell'intesa formale alla costituenda Agenzia portuale ai sensi dell'art. 4 del DL 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Si tratta di un passaggio importante che ha garantito all'Autorità portuale di Gioia Tauro la possibilità di adottare tutti gli adempimenti necessari, conformi alle vigenti norme di settore e rispondenti a tutti i relativi passaggi istituzionali e legislativi. L'Agenzia trova fondamento a Gioia Tauro in quanto l'infrastruttura portuale ha tutte le caratteristiche richieste dalla normativa vigente in materia. Nello specifico, l'Agenzia portuale risponde alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l'80% della movimentazione container è relativa al transhipment. L'obiettivo è quello di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo che ha visto il maggiore terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In essa confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 Luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali.

Dal punto di vista giuridico, l'Agenzia, costituita dall'Autorità di Sistema portuale, sarà una società pubblica con un unico socio. Su di essa, quindi, l'Autorità portuale eserciterà poteri di controllo, ingerenza e condizionamento che si proietteranno sia sugli organi (un amministratore unico e un revisore unico) che sugli atti della Agenzia portuale e riguarderanno, a 360 gradi, gli aspetti economici, patrimoniali, finanziari e gestori. Denominata "Gioia Tauro Port Agency" avrà sede a Gioia Tauro e una durata triennale. Il suo compito sarà quello di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, anche attraverso la formazione professionale che sarà definita in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali che interesseranno l'area portuale di Gioia Tauro nei prossimi anni. Con lo sguardo rivolto ai lavoratori che entreranno a far parte dell'Agenzia, e al fine di garantire loro la più ampia tutela nella piena osservanza della legge in materia, sono stati definiti alcuni aspetti di particolare rilievo, necessari a dare pieno avvio a questa nuova realtà in un contesto sociale ed economico di prospettiva e di positivo sviluppo futuro.

A tale proposito, in base a quanto stabilito dalla legge, ogni lavoratore potrà godere di un'indennità di mancato avviamento al lavoro, nel caso in cui, pur essendo disponibile, non sarà chiamato ad effettuare alcuna prestazione lavorativa. Si tratta di un'indennità del valore pari ad un 26esimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria. Considerato il programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro, messo in atto in questo periodo dall'Ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative nuove ed integrate con quelle già esistenti, è stato altresì specificato che i percorsi formativi, oltre naturalmente quelli obbligatori e previsti per legge, saranno funzionali alla riconversione dei lavoratori rispetto alle eventuali richieste di avviamento che dovessero pervenire da imprese, che

svolgono attività per le quali i lavoratori non hanno ricevuto formazione. Nel complesso lavoro di costituzione e organizzazione della neo Agenzia, e per non lasciare nulla al caso, sono stati altresì definiti i principi da porre alla base del "programma di avviamento e di chiamata" che dovrà rispettare parametri oggettivi in base a criteri di *par condicio*, imparzialità e trasparenza da osservare nella scelta di coloro i quali saranno avviati e messi a disposizione delle imprese utilizzatrici che ne faranno, di volta in volta, richiesta.

Crocetta e Bosco non si presentano al confronto

"Snobbata" la Commissione sulla riforma delle Authority

Emanuele Rigano Messina L' inconsistenza del "sistema Messina", il disinteresse del governo regionale. È piuttosto tetro il quadro emerso dalla riunione della 4. Commissione dell' Ars convocata per discutere della riforma delle Authority Portuali e nello specifico l' accorpamento di quelle di Messina e Gioia Tauro.

Si è entrato nel merito dei contenuti ma il dibattito è risultato depotenziato dall' assenza di alcuni principali protagonisti: assente il presidente Rosario Crocetta, assente l' assessore regionale Luigi Bosco che ha delegato il capo di gabinetto, assente il sindaco Renato Accorinti che ha delegato l' assessore Sebastiano Pino. Quest' ultimo ha ribadito la posizione dell' amministrazione comunale che, fin dall' insediamento nel 2013, ha difeso l' autonomia dell' Authority Portuale di Messina. Ap che da almeno 10 anni rappresenta già una forma di Authority di Sistema Portuale, così come poi è stata disegnata dal Decreto 169/2016 del ministro Delrio. «Infatti i porti di Milazzo, Messina e Tremestieri, con vocazioni commerciali diverse si integrano in un sistema portuale che aveva bisogno solo di adeguati investimenti infrastrutturali - ha ricordato il componente della Giunta -, ora occorre che il Presidente della Regione richieda l' applicazione del comma 2 dell' art. 22 del Decreto 169/2016 per mantenere, per il periodo massimo dei 36 mesi previsti, l' autonomia finanziaria e amministrativa di Messina ed allo stesso tempo ottenere concrete garanzie sulla utilizzazione delle risorse generate dai nostri porti per investimenti sul territorio per creare sviluppo e nuove opportunità di crescita dei traffici marittimi».

Presente all' incontro il segretario generale della Cisl Messina, Tonino Genovese, che ha evidenziato: «Non c' è più possibilità o tempi per tornare indietro». Indicando poi alcuni correttivi da attenzionare: «Bisogna lavorare sulle risorse da garantire al territorio e bilanciare le asimmetrie di governance che ci sono oggi tra Calabria e Sicilia. La nomina del presidente dell' Authority di Sistema deve essere condivisa ma non usata come conflitto politico con il ministro Delrio per divergenze su altri territori. La partita si vince con l' esaltazione delle proprie capacità in concorrenza agli altri sistemi portuali e non alimentando concorrenza all' interno della stessa autorità».

Il Governo e il parlamento siciliano aprano subito un tavolo con il ministro Del Rio per verificare la possibilità di una modifica della scelta Gioia Tauro verso una nuova Authority di sistema che valorizzi meglio le potenzialità di Milazzo e Messina: questa la posizione del segretario generale della Cgil Messina Giovanni Mastroeni e i segretari regionale e provinciale della Filt Franco Spanò ed Enzo Sgrò. «Se ciò non è possibile si mettano in campo tutte le azioni di tutela dei progetti di sviluppo dei due porti messinesi già programmati, della loro difesa e valorizzazione nella costituenda Authority di sistema con Gioia Tauro».

EMANUELE RIGANO

politica

Autorità Portuale in IV commissione Ars. Assenti Crocetta, Bosco e Accorinti

«Abbiamo la consapevolezza che siamo ad uno snodo decisivo. Ma questa partita si vince tutti insieme. Purtroppo anche oggi si è manifestata in tutta evidenza la debolezza e inconsistenza del sistema Messina e del disinteresse del governo regionale». Non ha mancato di sottolineare la propria delusione per la mancanza di sensibilità e responsabilità su un tema importante e strategico per la città di Messina, il segretario generale della Cisl Messina, Tonino Genovese, intervenendo alla riunione convocata a Palermo dalla IV commissione dell' Ars con all' ordine del giorno l' accorpamento delle Autorità Portuali di Messina e Gioia Tauro. Assente il presidente Crocetta, assente l' assessore regionale Luigi Bosco che ha delegato il capo di gabinetto, assente il sindaco di Messina che ha delegato l' assessore Sebastiano Pino. «Non c' è più possibilità o tempi per tornare indietro» ha sottolineato Tonino Genovese che ha indicato alcuni correttivi da attenzionare. «Bisogna lavorare sulle risorse da garantire al territorio e bilanciare le asimmetrie di governance che ci sono oggi tra Calabria e Sicilia. La nomina del presidente dell' Autorità di Sistema - ha continuato il segretario della Cisl messinese - deve essere condivisa ma non usata come conflitto politico con il ministro Delrio per divergenze su altri territori. Bisogna porre attenzione ai programmi e progetti e non alimentare concorrenze tra porti della stessa Autorità di Sistema. La partita si vince con l' esaltazione delle proprie capacità in concorrenza agli altri sistemi portuali e non alimentando concorrenza all' interno della stessa autorità. Per questo bisogna anche ascoltare le opportune sensibilità della città di Milazzo». Attenzione, quindi, alla vera e futura attività della nuova Autorità di Sistema. «Bisogna tenere in assoluta considerazione i nuovi scenari che i trasporti marittimi avranno da qui a poco tempo in considerazione anche dell' apertura del secondo canale di Suez che porta nel Mediterraneo un flusso importante di traffico mercantile che deve essere intercettato dalla nuova Autorità. E non bisogna sottovalutare l' attuale sistema portuale, con le caratteristiche che sono state sinora dei punti di forza di Messina, come il traffico croceristico. La partita che si apre per il territorio messinese con la realizzazione del porto di Tremestieri e con la realizzazione del pontile di Giammoro esalterà le potenzialità della nostra portualità ed aiuterà anche la portualità calabrese. Ecco perché bisogna valorizzare i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e non farsi schiacciare dalle evidenti difficoltà di Gioia Tauro con cui bisogna fare massa critica e pretendere dal Governo nazionale interventi di sviluppo e non solo compensativi delle difficoltà».

O Autorità portuale

Accorpamento con Gioia Tauro, la Cisl: troppi ritardi

OOO «Abbiamo la consapevolezza che siamo ad uno snodo decisivo ma sono evidenti la debolezza del sistema Messina e il disinteresse del governo regionale». Il segretario della Cisl Messina, Tonino Genovese, è intervenuto alla riunione della IV commissione dell' Ars sull' accorpamento delle Autorità portuali di Messina e Gioia Tauro. «Non c' è più possibilità o tempi per tornare indietro» ha sottolineato Genovese.

L' ANALISI

Sui roghi va in scena la strategia dello show

EMANUELE LAURIA In un solo colpo, Rosario Crocetta ha ricevuto le censure del capo della Protezione civile, del dipartimento dei vigili del fuoco, dei presidenti delle commissioni Ambiente di Camera e Senato.

Non era facile, obiettivamente, accumulare una simile sfilza di smentite, senza ricevere allo stesso tempo una sola nota di sostegno da parte di alleati, membri della sua giunta, esponenti del Parlamento regionale.

Eppure il governatore, sulle responsabilità degli incendi, martedì aveva alzato decisamente il tiro, accennando al concetto quasi filosofico della "solitudine della Sicilia" e a un' Isola sotto attacco "politico-mafioso". Uno show in perfetto stile crocettiano, inscenato mentre alcuni collaboratori dello stesso presidente sussurravano che no, insomma, non è proprio giusto dare tutte le colpe allo Stato se la Sicilia brucia. Anzi, sarebbe forse il caso di attribuirgliene in misura limitata. Perché, ad esempio, Roma c' entra poco con il fatto che il piano di prevenzione della Regione - disboscamento, viali tagliafuoco - non è stato fatto partire in tempo utile.

E Roma c' entra poco se l' accordo con i vigili del fuoco per avere pattuglie sparse nell' Isola non c' è più dal 2011. Quanto al punto principale, quello della mancanza di elicotteri, c' è quantomeno - a voler essere comprensivi - una corresponsabilità fra Stato e Regione nella mancata firma della convenzione che sblocca l' uso della flotta.

Ora, in questo scenario, Crocetta alza i toni, fa denunce rumorose e un po' - diciamo - la butta in caciara. Pur volendo restare fuori dal merito della questione - che come accennato non esime Palazzo d' Orleans da critiche - è il metodo che si perpetua a lasciare perplessi. È quel ricercare, a margine della notizia e a prescindere dalle cause, la frase ad effetto, la polemica ad ogni costo, il titolo certo: un armamentario dialettico che Crocetta usa con abilità. Lo aveva fatto, di recente, quando è esplosa la vicenda dei disabili, spostando il tiro sui presunti - e mai accertati - morti fra i destinatari dell' assistenza domiciliare. Lo aveva fatto, a più riprese, sui vitalizi dell' Ars, seduto nello studio di Giletti. Lo aveva fatto in un' altra sede istituzionale, la commissione antimafia, giusto un anno fa, quando infastidito aveva risposto alle domande della presidentessa Rosy Bindi e del vice Claudio Fava sul ruolo della Confindustria di Montante (indagato per mafia) come «azionista di maggioranza» del suo governo. «Magari - aveva concluso Crocetta uscendo da Palazzo San Macuto e parlando dei commissari - alcuni di questi

- segue

personaggi avessero fatto un centesimo della lotta alla mafia che ho fatto io nella mia vita».

E poi il riferimento a misteriosi «pupari» per replicare alle accuse sul ridimensionamento delle autorità portuali, per non parlare dei gravi fatti denunciati a più riprese in Procura: a inizio del 2015, appena insediato Lo Voi, il governatore salì le scale del palazzo di giustizia e fece sapere che stava andando a parlare del «più grande scandalo degli ultimi decenni»: «Qualcuno ballerà la samba», aggiunse. Davanti alla perentoria richiesta di riservatezza giunta dal procuratore Lo Voi, Crocetta un paio d'ore dopo non profferì più parola. E del più grande scandalo non si è saputo da quel momento nulla. Lo stesso dicasi per i ballerini di samba.

Crocetta ha indubbiamente avuto il merito di opporsi a un sistema malato - caratterizzato da sprechi e sacche di corruzione - ma è rimasto ancorato al rituale della denuncia urlata, della rivendicazione di un concetto di legalità da anteporre alle evidenti inefficienze di un apparato di cui ha responsabilità, dell'antimafia come scudo di fronte a qualsiasi appunto. E adesso, a campagna elettorale in corso, il presidente agita pure lo strumento abusato della difesa della Sicilia «lasciata solo dello Stato».

Ognuno si fa propaganda come vuole, ma l'audizione in commissione Ambiente al Senato è sembrata un po' la prosecuzione della conferenza stampa in cui Crocetta ha annunciato la propria ricandidatura. Mancava solo il megafono. Il problema è che le immagini dei boschi devastati, sotto gli occhi di tutti, meritano da un governatore risposte più convincenti e anche una serena autocritica. Altrimenti diventano sì uno spot, per Crocetta. Ma all'incontrario.

EMANUELE LAURIA

Le sette attività di analisi consentiranno di rilevare la tipologia e la consistenza dell'inquinamento

Zona falcata, al via gli studi per gli interventi di bonifica

Si stima in 200 mln la somma necessaria alla riqualificazione. Quadro più chiaro dopo l'indagine

MESSINA - Il protocollo d'intesa con l'Università è stato firmato lo scorso anno, adesso, che con l'"addendum" è stato definito l'accordo, dovranno partire le sette attività di studio e rilevamento sulla tipologia e consistenza dell'inquinamento della zona falcata. Area fortemente industrializzata che dopo lo smantellamento, alla città, invece di ricchezza e sviluppo, è rimasto un sito di notevole pregio artistico e paesaggistico, avvelenato da sostanze di ogni genere.

Una "terra dei fuochi" tollerata nel silenzio generale, dove insieme alla presenza di sostanze riconducibili alle note attività o alla presenza militare si sono ipotizzati anche scarichi illeciti di "incerta provenienza". Si avrà un quadro completo dopo le indagini che stanno per partire ma per la bonifica pare servirebbero intorno a 200 milioni di euro e la Regione dovrà fare la sua parte. "La quantificazione delle somme non può essere fatta oggi realisticamente - dice Maurizio Croce assessore regionale Territorio e ambiente- non sappiamo cosa si troverà, di contro siamo all'avvio della programmazione comunitaria, quindi con il portafoglio pieno, certo non saranno 200 milioni, se fossero quelli, che potremmo mettere, però comun que una somma cospicua, tra i 50 e 60 milioni".

Esagerato fino ad un certo punto per Croce parlare di "Terra dei fuochi", "c'era un complesso industriale molto d'impatto, ci vuole una bonifica intensa anche se il mare su cui è il sito potrebbe avere 'pulito' in questi decenni i terreni". L'Autorità portuale, nel Patto siglato nel 2016, si era assunta l'onere di tutte quelle attività preliminari alla bonifica, in collaborazione con l'Ateneo che metteva a disposizione le competenze scientifiche e le società di spin-off.

"Questa fase pesa economicamente circa 150 mila euro tra la convenzione base vera e propria e le attività consequenziali -dice Vincenzo Laruffa, uno dei funzionari dell'Authority che sta seguendo il procedimento -alcune possono essere svolte direttamente dall'Università o da società collegate, altre

-segue

da soggetti esterni".

Il Piano di lavoro tecnico, suddiviso in sette schede operative, presentato dall' Università, prevede una serie di interventi con la specifica dei costi e del soggetto che li può effettuare. Per quelle attività che possono svolgere direttamente i dipartimenti si sono firmate ulteriori convenzioni operative per quelle più complesse dove è necessaria una particolare strumentazione per fare carotaggi e rilievi dall' alto con droni si dovrà ricorrere all' esterno e quindi a procedure più lunghe mentre per le sin -off si stanno studiando le forme di affidamento.

Vista la concatenazione delle attività però i dipartimenti (Scienza della terra, Matematica e fisica e Informatica) non possono iniziare se non sono definite le procedure con gli altri soggetti.

Ma è ormai questione di settimane viene assicurato, e le attività si concluderanno in un paio di mesi. Ai ritardi dovuti alle procedure, in questi mesi si è aggiunta l' attesa per la fine degli interventi di rimozione nella degassifica, commissionati dalla curatela fallimentare Smeb. Rimangono da completare i dettagli per la riconsegna dell' area all' **Autorità portuale**.

Sulle aree della Falce si erano tentati degli studi, in previsione di bonifiche mai arrivate, che non si sono completati e adesso il materiale esistente è poco utile. Si pensi ad esempio al progetto per 17 milioni di euro del Comune di Messina nel 2000, frutto di una convenzione con Sovrintendenza, **Authority** e Regione.

"Noi dovevamo abbattere i ruderi dice Carmelo Previti funzionario **Authority**- poi doveva intervenire il Comune per la caratterizzazione e la bonifica". Si erano divise le aree in quattro settori e in una sezione si riuscì a completare le attività ma si incontrarono ostacoli non di poco conto come la presenza di munizionamento bellico e in più nel frattempo è cambiata la normativa ambientale sulla classificazione dei rifiuti e la Regione ha sospeso il finanziamento.

Il cartellone del concessionario "People in the Move"

Fiera, compromesso d' agosto

Fino al 20 mercatini e bancarelle, poi musica, teatro e letteratura

Domenico Bertè L' inaugurazione è prevista il primo agosto. Nel vivo la fiera 2017 entrerà due giorni dopo.

L' **Autorità portuale** ha dato in concessione alla "People on the Move" di Claudio Prestopino lo spazio fieristico fino al 31 agosto. Una decisione arrivata dopo uno sterile confronto fra **Autorità portuale** e Comune che, questa volta, non sono riusciti a lavorare a braccetto per realizzare un progetto condiviso.

Due i momenti in cui sarà diviso il mese della cittadella di viale della Libertà. La consueta fiera, quella delle bancarelle, degli spazi espositivi, del mercato artigianale e non, dal 3 al 20 agosto. Mentre dal 21 al 31, scatterà il programma dedicato allo spettacolo e alla cultura.

La proposta della People on the Move è stata l' unica ad essere stata presentata all' analisi della gruppo di lavoro costituito dal commissario dell' **Authority** Nino De Simone. Ne hanno fatto parte un membro della Soprintendenza, uno della Capitaneria di porto e uno dell' **Autorità portuale**. Dopo la scadenza del bando, il 20 luglio, è stata valutata la congruità della proposta di Prestopino, che ha già gestito questo evento nelle precedenti edizioni, e poi ieri è stato dato il via libera.

L' organizzazione del cartellone ha avuto un' accelerazione immediata ed anche i particolari sono stati perfezionati. Oltre alla consueta teoria delle bancarelle (uno dei motivi di disaccordo fra **Authority** e Palazzo Zanca che non avrebbe voluto questo tipo di allestimento) un parco giochi e l' immancabile angolo dedicato al food. Nell' ultima decina del prossimo mese invece spettacoli serali di musica, teatro, folk, e lettura per i ragazzi, ai quali collaborerà la cooperativa la Sinfonietta. Fra gli ospiti i chitarristi Blanco e Sinacori reduci da una fortunata tournée in Cina.

Altre iniziative, specie per questi ultimi dieci giorni o dal primo settembre in poi, potranno essere aggiunti anche in corso d' opera. «Sono stati in tanti a proporci eventi di uno o due giorni - dice De Simone - anche dopo la scadenza del bando.

Sarà possibile estendere la concessione di un paio di settimana oppure farne altre ad hoc per allungare la stagione».

Quest' anno la stagione in Fiera dovrà convivere con i lavori di ristrutturazione del portale e dei due importanti padiglioni centrali per i quali l' AP ha investito oltre 5 milioni di euro.

I lavori non saranno sospesi, ma i frequentatori della fiera potranno muoversi in sicurezza lungo i 16.000 metri quadri a disposizione in questo mese.

L' Ente di via Vittorio Emanuele, in attesa di un bando europeo che dia una vocazione definitiva alla cittadella, incasserà un canone di 7500 euro.

Gestione delle coste

CATANIA - Le infrastrutture sono il presupposto per una gestione delle coste e dei sistemi portuali orientata allo sviluppo: soluzioni tecniche che devono fare i conti con i processi di antropizzazione della linea costiera, la protezione dell' ambiente e la fruizione del waterfront. Queste le "big issues" - riferite alla costa orientale della Sicilia - emerse oggi (23 giugno) durante il convegno dal titolo "Il ruolo della ricerca nella gestione delle coste", organizzato dall' Ordine e dalla Fondazione Ingegneri di Catania con il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell' Università di Catania (Dicar). «Il confronto tra categorie professionali, mondo accademico ed enti preposti all' amministrazione dei porti e delle coste rappresenta la chiave per poter affrontare questi temi in maniera ampia e ragionata - ha commentato il presidente dell' Ordine degli Ingegneri Santi Maria Cascone in apertura dei lavori - la presenza a Catania di ingegneri preparati e specializzati, supportati inoltre dalla ricerca scientifica prodotta dal nostro Ateneo, è sicuramente un valore aggiunto nei processi di pianificazione degli interventi». Dello stesso tenore le dichiarazioni di Enrico Foti, direttore del Dicar e coordinatore di un progetto di ricerca di interesse nazionale (Prin), i cui risultati sono stati presentati all' iniziativa di oggi: «La presenza dei vertici dell' Autorità portuale della Sicilia orientale a questo convegno di natura squisitamente tecnica - ha commentato - è anche l' occasione per dare contezza agli amministratori del patrimonio di conoscenza presente sul territorio. L' applicazione di determinate soluzioni ingegneristiche consentirebbe inoltre una maggiore efficacia delle politiche di sicurezza e protezione ambientale». Aspetto sottolineato anche dal presidente dell' Ordine degli Architetti di Catania Giuseppe Scannella che ha ricordato come «la questione dell' abusivismo presente nelle nostre linee costiere sia uno dei nodi cruciali per la riqualificazione di quelle aree, che deve avvenire - ha ribadito - nel rispetto dell' ambiente e della sostenibilità economica. Soluzioni di intervento che abbiamo individuato, per esempio, grazie al workshop Simeto Landscape». «Non c' è dubbio che lo sviluppo economico delle aree interessate debba passare dalle infrastrutture - ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale Andrea Annunziata - tutto questo, associato per esempio all' attuazione delle Zone economiche speciali (Zes) con incentivi fiscali per gli operatori economici, può innescare anche un meccanismo virtuoso di attrazione degli investimenti. Altro aspetto da tenere in considerazione è la necessità di coniugare la realizzazione delle infrastrutture con la sostenibilità ambientale e l' esigenza di fruizione del Porto, per avviare l' apertura alla città tanto auspicata».

Nuova Autorità di Sistema Portuale

Domani, giovedì 27 luglio, alle ore 10, il presidente **Pasqualino Monti** presenterà la nuova Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale Porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle. Interverranno il sindaco di Palermo Leoluca Orlando, il sindaco di Termini Imerese Francesco Giunta, il sindaco di Porto Empedocle Ida Carmina, e il C.A. (CP), comandante della Capitaneria di porto di Palermo - Direttore marittimo della Sicilia occidentale, Gaetano Martinez.

Normanni, Aquile & Elefanti

Il presidente **Pasqualino Monti** presenterà la nuova autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale dei Porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle oggi alle 10 nella sede del capoluogo siciliano. Interverranno il sindaco di Palermo Leoluca Orlando, il sindaco di Termini Imerese Francesco Giunta, il sindaco di Porto Empedocle Ida Carmina, e il C.a. (Cp), comandante della Capitaneria di porto di Palermo - Direttore marittimo della Sicilia occidentale, Gaetano Martinez.

Porto Marghera 1917–2017: presentate iniziative per centenario. Brugnaro, dobbiamo avere rispetto

(FERPRESS) – Venezia, 26 LUG – “Porto Marghera è una parte sostanziale della mia vita e credo che molte persone debbano qualcosa, direttamente o indirettamente, a Porto Marghera”. Così il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha aperto la conferenza stampa sulle celebrazioni per il centenario di Porto Marghera che si è svolta questa mattina al Municipio di Mestre. Sono intervenuti, tra gli altri, lo Chief Refining & Marketing Officer di Eni, Giuseppe Ricci, la direttrice dei Musei Civici, Gabriella Belli, il direttore artistico de La Fenice, Fortunato Ortombina, il coordinatore scientifico del Comitato per il centenario, Amerigo Restucci, e il tesoriere Fabrizio D’Oria.

Il sindaco, nonché presidente del Comitato nazionale per il centenario di Porto Marghera, ha sottolineato l’importanza dell’area industriale, nata nel 1917: “Dobbiamo parlare dei 100 anni di Porto Marghera – ha proseguito il primo cittadino – ma anche guardare ad una prospettiva futura. Qui si poteva trovare manodopera a buon prezzo e qui, con il tempo, si è creata la mentalità industriale e si è sviluppato uno dei più grandi poli industriali europei. Dobbiamo avere grande rispetto quando parliamo di Porto Marghera, anche per chi non c’è più e per le grandi conquiste sociali che qui sono avvenute. Abbiamo oggi l’occasione di guardare al futuro e al rilancio di Marghera e di tutta la Città metropolitana, grazie alle iniziative messe in campo da questo progetto e a una politica di rilancio industriale. Per farlo dobbiamo partire dal porto e risolvere la questione della bocca di porto di Malamocco: non possiamo fare a meno del porto e delle navi mercantili, se vogliamo che arrivino gli investimenti”.

A questo proposito il sindaco Brugnaro ha ricordato la riapertura della Pilkington e il ruolo che ha avuto e continua ad avere Eni a Porto Marghera, che sarà anche partner unico del programma di tutte le iniziative, che si svolgeranno nel territorio tra l’autunno 2017 e la primavera 2018. Ricci ha sottolineato come la presenza di Eni a Porto Marghera risalga quasi alle origini del polo industriale e come ora, con la bioraffineria, l’industria abbia continuato ad investire e crescere, salvaguardando l’ambiente e le professionalità.

Da settembre 2017 a giugno 2018 sarà dunque il periodo più ricco di avvenimenti in cui si alterneranno eventi, esposizioni, convegni, seminari, itinerari didattici educativi. Sarà inoltre allestito un centro informativo permanente al Padiglione Antares del Vega, una guida alle fonti e ci saranno numerose iniziative di comunicazione. Un percorso in costruzione, aperto al contributo di cittadini e associazioni che vorranno contribuire con idee, progetti e proposte attraverso il form attivo sul sito internet www.portomarghera100.it

Il primo grande appuntamento sarà una mostra di arte contemporanea pensata per le giovani generazioni allestita a Palazzo Ducale. “Abbiamo deciso di dedicare ogni stanza della mostra ad un elemento – ha spiegato la direttrice Belli – partendo dalle materie prime che venivano lavorate nel polo industriale: l’acqua, il carbone, il ferro, il petrolio, le fibre, il vetro, che saranno abbinati a interventi di artisti contemporanei”.

Anche la musica sarà uno dei protagonisti delle celebrazioni: il 3 novembre infatti l’inaugurazione della stagione sinfonica del Teatro La Fenice, come ha spiegato il direttore Ortombina, si aprirà con un concerto dedicato al centenario di Porto Marghera, con un programma vario di autori contemporanei e storici quali Fabio Vacchi (su testi dei ‘poeti di fabbrica’), Pino Donaggio, Giuseppe Verdi, Antonín Dvořák.

La piattaforma che si sta costruendo sotto l’egida del Comune – ha concluso il coordinatore scientifico Restucci – vuole essere aperta, con l’obiettivo di costruire gli eventi e darne una successione. “Ricordiamo cento anni di storia, fatti di presenza industriale, di socialità, di lavoro, raccontati con una serie di iniziative. L’obiettivo è anche dare corpo a un progetto territoriale e interrogarsi sulla Porto Marghera futura, tema che sarà affrontato in uno dei tre convegni in programma.

Navi: nuovo cda per società RBD Armatori

Corrado Gatti, Enrico Laghi e Andrea Zoppini



(ANSA) - TORRE DEL GRECO (NAPOLI), 26 LUG - Nuovo consiglio di amministrazione per la RBD Armatori spa, compagnia armatoriale di Torre del Greco (Napoli). Il cda nominato dall'assemblea dei soci è composto dai professori Corrado Gatti, Enrico Laghi e Andrea Zoppini. A comunicarlo, con una nota, è l'ingegner Giuseppe Mauro Rizzo, amministratore delegato e direttore generale uscente che evidenzia come la decisione sia giunta "a seguito delle interlocuzioni con Pillarstone, cessionario della maggioranza dei crediti vantati dagli istituti di credito nei confronti della società".

La nomina "è finalizzata - spiegano da RBD Armatori - a dotare la società di indipendenti e riconosciute professionalità, di gradimento anche dei creditori finanziari, che consentano in tempi brevi la predisposizione e il deposito di un nuovo piano di concordato preventivo con continuità oggettiva".

Il nuovo consiglio di amministrazione "si avvarrà del contributo e dell'esperienza armatoriale di Giuseppe Mauro Rizzo", come è scritto in una nota. Soci, management e struttura aziendale continueranno a svolgere le proprie funzioni, "senza far mancare all'organo amministrativo la collaborazione e l'appoggio necessari al perseguimento del comune obiettivo di risanamento dell'azienda".

The Medi Telegraph

Nuovo consiglio di amministrazione per Rbd Armatori

Torre del Greco - L'armatore Giuseppe Mauro Rizzo ha comunicato che, «a seguito delle interlocuzioni con Pillarstone, cessionario della maggioranza dei crediti vantati dagli istituti di credito nei confronti della Società, lo scorso 22 luglio l'assemblea dei soci di Rbd Armatori S.p.A. ha provveduto a nominare un nuovo consiglio di amministrazione, composto dai professori Corrado Gatti, Enrico Laghi (nella foto) e Andrea Zoppini».

«La nomina - si legge in una nota - è finalizzata a dotare la società di indipendenti e riconosciute professionalità, di gradimento anche dei creditori finanziari, che consentano in tempi brevi la predisposizione e il deposito di un nuovo piano di concordato preventivo con continuità oggettiva. Il nuovo cda si avvarrà del contributo e dell'esperienza armatoriale dell'ingegner Giuseppe Mauro Rizzo. Analogamente, i soci, il management e tutta la struttura aziendale continueranno a svolgere le proprie funzioni, senza far mancare al nuovo organo amministrativo la collaborazione e l'appoggio necessari al perseguimento del comune obiettivo di risanamento dell'azienda».

COMUNICATO RBD ARMATORI



Torre del Greco (Na), 26 luglio 2017 – L'ingegner Giuseppe Mauro Rizzo comunica che, a seguito delle interlocuzioni con Pillarstone, cessionario della maggioranza dei crediti vanatati dagli istituti di credito nei confronti della Società, lo scorso 22 luglio l'assemblea dei soci di RBD Armatori S.p.A. ha provveduto a nominare un nuovo Consiglio di Amministrazione, composto dai professori Corrado Gatti, Enrico Laghi e Andrea Zoppini.

La nomina è finalizzata a dotare la Società di indipendenti e riconosciute professionalità, di gradimento anche dei creditori finanziari, che consentano in tempi brevi la predisposizione e il deposito di un nuovo piano di concordato preventivo con continuità oggettiva.

Il nuovo Consiglio di Amministrazione della Società si avvarrà del contributo e dell'esperienza armatoriale dell'Ingegnere Giuseppe Mauro Rizzo. Analogamente, i soci, il management e tutta la struttura aziendale continueranno a svolgere le proprie funzioni, senza far mancare al nuovo organo amministrativo la collaborazione e l'appoggio necessari al perseguimento del comune obiettivo di risanamento dell'azienda.

Salerno, sei maxi-yacht a Marina d'Arechi



Sei maxi-yacht ormeggiati l'uno a fianco all'altro. Questa la "fotografia" che offre oggi il [porto turistico di Marina d'Arechi](#) a Salerno. Confermando un trend di crescita che trae motivazioni sul mercato nell'eccellente posizione geografica, ma anche in una qualità del servizio ai diportisti che lo colloca ai vertici delle classifiche mondiali, il porto sta ribadendo con decisione da settimane una capacità di attrazione rafforzata in modo determinante dall'attività commerciale svolta all'estero.

Al Pontile C del porto, progettato e realizzato proprio per rispondere alle esigenze, anche di manovra delle più grandi e prestigiose imbarcazioni di lusso sono attraccati i maxi yacht "Ariela" lungo 55 metri, il "N2H" (50 metri), il "Resilance", pure di 50 metri, l'"Odessa" lungo 48 metri, il "Carolina" (48 metri) e il "Kingfish" (35 metri). Nulla di occasionale: la stagione diportistica 2017 si sta rivelando particolarmente positiva, non solo nel segmento maxi yacht. Nell'ambito delle imbarcazioni da diporto, a vela e a motore, dai 10 ai 24 metri di lunghezza, che rappresentano gli ormeggi, il Marina d'Arechi ha segnato quest'anno una crescita del 22%.

Ormai collocato stabilmente all'interno del circuito internazionale della grande nautica da diporto con particolare riferimento all'area Sud-occidentale del Mediterraneo, Marina d'Arechi "sta raccogliendo i frutti - sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di Marina d'Arechi SpA - di due sforzi paralleli e contemporanei: da un lato, un investimento costante, un vero e proprio work in progress sfociato non solo nella piena realizzazione dell'infrastruttura portuale a mare, ma anche nella focalizzazione su standard di qualità che non temono confronto e che sono destinati con lo stesso identico impegno e con la stessa dedizione a tutte le tipologie di imbarcazioni ospiti; dall'altro, un'attività commerciale e di promozione che si è sviluppata sui principali mercati internazionali e che ha fatto e fa perno anche sul valore di attrazione turistica di una posizione geografica, naturale e paesistica nel quale si inserisce il porto di Marina d'Arechi, bari-centro fra le due Costiere (Amalfitana e quella del Cilento) e a poche miglia da Capri e Ischia".

"Il raggiungimento di standard di sicurezza, affidabilità, efficienza e comfort non è confermato solo dalle testimonianze di una clientela che sta diventando abituale, anche nel campo dei transiti, ma da alcuni riconoscimenti che il porto ha ottenuto: Bandiera Blu per il terzo anno consecutivo, Marina d'Arechi ha in questi giorni ottenuto la certificazione ambientale ISO 14000, che innalza ulteriormente gli standard già conseguiti con la precedente certificazione ISO 9000".

"Siamo molto soddisfatti della presenza di tanti maxi yacht, a conferma l'apprezzamento degli elevatissimi standard qualitativi raggiunti - conclude Gallozzi - ma, è bene dirlo, a Marina d'Arechi la stessa attenzione e gli stessi livelli di servizio sono dedicati, con uguale passione, a tutte le imbarcazioni, dalla più piccola alla più grande, perché per noi il cliente è sempre al centro delle nostre considerazioni, e ciò rappresenta la vera chiave di successo del porto".

IL RICONOSCIMENTO È ARRIVATO A PREMIARE UNA CITTÀ E UN COMPRESORIO TURISTICO CHE SONO TRA I PIÙ AFFASCINANTI DELLA SICILIA

Il porto di Castellammare. Nella top 10 delle mete belle e a buon mercato c'è anche Castellammare del Golfo (al quarto posto), precedendo Agrigento (al sesto) e Palermo, che chiude la top ten. Non v'è dubbio, secondo la classifica dell'osservatorio Trivago, che le tariffe annuali più convenienti si trovano al sud Italia.

Trapani città ha dei listini medi annuali pari a 64 euro per camera doppia a notte. Pompei (70 euro) è seconda, mentre Sciacca terza (71 euro)

Le nuove concessioni danno un' immagine diversa del porto

e.b.) La vicenda delle nuove concessioni per pontili nel porto di Trezza evidenzia un' immagine sempre più diversa della vita che si svolge in quello che era lo scaro per antonomasia della nostra costa. L' elemento principe per far scivolare la barca in mare (e viceversa) era "u siu" (una sorta di grasso, ancora in uso fra i trezzoti doc) oggi sostituito da gru e altro materiale, guidato da banconote, cioè da "fogli di carta" che dovrebbero segnare la nostra vita come tutti i protocolli d' intesa programmatici.

A Savannah traffico teu da record e nuove gru

SAVANNAH - (M. B.) Il board della Georgia Ports Authority (Gpa), ha registrato una serie di risultati record nell'anno fiscale 2017 (dal 1° Luglio 2016 al 30 Giugno 2017) ed ha approvato l'acquisto di sei nuove gru ship-to-shore Neopanamax. Nel periodo in esame, la Gpa che gestisce i porti di Savannah, Brunswick oltre ai terminal interni di Port Bainbridge e Port Columbus, ha stabilito il proprio record di contenitori movimentati: 3,85 milioni di teu, con un incremento del 6,7%, pari a 242.221 teu in più rispetto all'anno precedente. Nell'ultima metà dell'anno fiscale 2017, il porto di Savannah da solo ha gestito un traffico di 1,99 milioni di teu, con un tasso di crescita dell'11,6% rispetto allo stesso periodo del FY 2016. Il direttore esecutivo dell'Authority, Griff Lynch ha voluto sottolineare che non sarebbe stato possibile stabilire questo record «senza il duro lavoro e la dedizione eccezionale dei nostri dipendenti. La crescita dei volumi continua a superare la domanda prevista. Le compagnie di navigazione hanno impiegato navi da 13.000 e 14.000 teu nei loro servizi con la East Coast prima di quanto avevamo previsto e concentrano i loro scali in porti efficienti come Savannah». Per questo è stato anche deciso «l'acquisto di sei nuove gru, che insieme alle quattro già ordinate, consentirà alla Georgia Ports Authority di aumentare la capacità di questi mezzi di circa il 40%». Il record di traffico dell'Authority per un anno fiscale, passa anche dal primato mensile stabilito a Giugno con 337.710 teu, in crescita del 17% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Nell'anno fiscale 2017, la Gpa ha movimentato complessivamente 33,4 milioni di tonnellate di merce in tutti i suoi terminal, un altro record di tutti i tempi con incremento dell'8,3% rispetto al FY 2016. «La fenomenale crescita dei traffici è resa possibile dalla forte partnership che abbiamo con l'International Longshoremen's Association, il sostegno irremovibile del governatore Nathan Deal e dell'Assemblea Generale e la fiducia che i nostri clienti hanno nei porti della Georgia», ha dichiarato il presidente della Gpa Jimmy Allgood. Nell'ultima riunione di lunedì, il board come detto, ha approvato la spesa di 72,75 milioni di dollari per l'acquisto di altre sei gru ship-to-shore Neopanamax. I nuovi mezzi di sollevamento saranno consegnati nel 2020 e vanno ad aggiungersi al precedente ordine di quattro gru che saranno operative da Giugno del prossimo anno. L'aggiunta di queste dieci gru, porterà la dotazione complessiva a 36 mezzi di sollevamento, in grado di movimentare oltre 1.300 container in un'ora su un unico molo, una capacità senza eguali in qualsiasi altro terminal del Nord America.

Nuovi piani per aria pulita a Los Angeles e Long Beach

LOS ANGELES - I porti di Los Angeles e Long Beach hanno pubblicato la bozza aggiornata del loro Clean Air Action Plan (Caap), con cui vengono fissati nuovi obiettivi per ridurre del 40% entro il 2030 le emissioni di gas registrate nel 1990 e dell' 80% entro il 2050. Il piano prevede la sostituzione degli equipaggiamenti per la movimentazione del carico e dei mezzi diesel con alternative a zero emissioni: il costo è previsto intorno ai 14 miliardi di dollari, a fronte dei soli due milioni di dollari destinati al Caap nel 2006. «Dal 2006 il Caap è stato un modello per i programmi di riduzione dei rischi per la salute e per la qualità dell'aria nei porti in tutto il mondo e noi vogliamo continuare ad essere i leader nell'ambito della sostenibilità dei porti marittimi» ha detto Gene Seroka, direttore esecutivo del porto di Los Angeles. Gli scali di Los Angeles e Long Beach hanno posto in essere una nuova serie di strategie aggressive a breve termine per ridurre ulteriormente l'inquinamento dell'aria proveniente da fonti portuali e assistendo lo stato della California nel raggiungere gli obiettivi per la riduzione dei gas e, in prospettiva, raggiungere le emissioni zero per camion ed equipaggiamenti portuali. Le iniziative per i "motori puliti" verranno implementate nel 2018, a cui ne faranno seguito altre per incoraggiare l'uso di camion a zero o quasi zero emissioni: lo scopo è quello di avere una flotta di mezzi a zero emissioni entro il 2035, mentre per gli equipaggiamenti del terminal il termine è il 2030. I due porti californiani intendono anche estendere l'uso della ferrovia a banchina, per permettere a lungo termine di muovere il 50% di tutto il carico in entrata per ferrovia. Inoltre, altri piani prevedono lo sviluppo di infrastrutture per supportare l'elettrificazione degli equipaggiamenti dei terminals, l'uso di carburanti alternativi e di altre fonti di energia.

Decreto Sud. Primo sì al Senato, investimenti da mantenere per accedere alle agevolazioni

Vincolo di sette anni per le Zes

roma Via libera dell' Aula del Senato alla fiducia chiesta dal governo sul decreto legge per la crescita nel Mezzogiorno. Il provvedimento, che deve essere convertito entro il 19 agosto, passa ora all' esame della Camera. Il testo si è arricchito di diverse novità nel passaggio in commissione in Bilancio, dalla platea della misura "Resto al Sud" alle regole per il servizio autobus di operatori come Flixbus (si veda Il Sole 24 Ore di ieri).

Per Resto al Sud, che prevede finanziamenti per nuovi imprenditori meridionali, sono previsti 1,25 miliardi in nove anni, risorse per le quali sarà però necessario un passaggio al Cipe. Da registrare l' introduzione di una cornice normativa per le Zone economiche speciali (Zes), dove le imprese che investono potranno beneficiare di procedure amministrative e di accesso alle infrastrutture semplificate, da affidare a un unico soggetto gestore. Con agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito d' imposta al Sud: saranno resi eleggibili per il beneficio investimenti fino a 50 milioni. Le imprese dovranno però mantenere l' investimento per almeno 7 anni (termine allungato durante l' iter al Senato rispetto ai 5 anni iniziali).

Un emendamento approvato stabilisce che ciascuna regione può presentare una proposta di istituzione di una Zes nel proprio territorio, o al massimo due se sono presenti più aree portuali adeguate. Possono partecipare anche regioni in associazioni con aree portuali contigue. Le risorse stanziare sono pari a 25 milioni per il 2018, 31,25 milioni per il 2019 e 150,2 milioni per il 2020. Napoli-Salerno e Gioia Tauro le prime zone candidate a partire.

Tra gli altri stanziamenti per le regioni meridionali, figurano 40 milioni in un biennio per le politiche attive del lavoro e 20 milioni nel 2017, 30 nel 2018, 40 dal 2019 al 2025 per interventi urgenti nell' edilizia giudiziaria.

In risposta alla procedura di infrazione Ue, si interviene poi sulla commercializzazione delle borse di plastica. Fatta salva quella delle borse biodegradabili e compostabili, vengono stabiliti tutti i requisiti per mettere in commercio altre borse di materiale leggero.

Tra le sorprese dell' ultim' ora, è stata espunta dal maxi-emendamento la norma anti piromani in base alla quale nel caso in cui il rogo fosse stato appiccato «su beni propri» questi potevano essere confiscati e assegnati ai Comuni in cui sono situati.

Le Dogane puntano a una maggiore compliance

Anche le Dogane puntano sulla compliance.

Il dialogo preventivo con autorità portuali, operatori economici, trasportatori, gestori di nodi logistici e aziende consentirà una maggiore fedeltà fiscale dei contribuenti.

Ma l'amministrazione non dovrà abbassare la guardia sulle «capillare e mirata azione di contrasto ai fenomeni evasivi e fraudolenti», sia sul fronte tributario sia su quello extratributario. Da questo mix dovranno derivare maggiori incassi per l'erario, che passeranno dai 71,9 miliardi di euro da riscuotere nel 2017 (tra versamenti diretti e accertamenti) ai 73,6 miliardi del 2018 e quindi ai 75,1 miliardi del 2019.

È quanto prevede la nuova Convenzione triennale tra Mef e Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Nel corso del 2017 per la prima volta sarà svolto uno studio sul tax gap in materia di accise.

L'analisi, già condotta dall'Agenzia delle entrate e dal Dipartimento finanze per le imposte erariali e per quelle locali, sarà volta a stimare il «buco» tra le accise teoricamente dovute e quelle effettivamente affluite nelle casse pubbliche. Un concetto che risulta più ampio dell'evasione pura, in quanto tiene

conto anche degli errori commessi dai contribuenti in sede dichiarativa e dei mancati versamenti dovuti alla crisi di liquidità (accise dichiarate ma non versate).

Sul fronte del traffico dei beni su strade, ferrovie, porti e aeroporti, l'Agenzia dovrà adottare «ogni utile iniziativa volta a semplificare gli adempimenti degli operatori economici per facilitare, nel rispetto delle regole, la circolazione delle merci e scongiurare ritardi pregiudizievoli alla competitività delle imprese operanti nel territorio nazionale».

I controlli in materia valutaria nelle aree di frontiera dovranno risultare positivi (ossia scoprire irregolarità) in almeno il 24% dei casi, mentre quelli selezionati attraverso la procedura Otello nella restituzione dell'Iva ai viaggiatori extra Ue hanno come obiettivo l'8%.

Nel comparto dei giochi, l'area Monopoli intensificherà la collaborazione con le autorità di polizia giudiziaria (polizia, carabinieri, Gdf, polizia locale) per lo svolgimento delle verifiche e la prevenzione del gioco illegale, anche online.

VALERIO STROPPA

praticamente tutti i direttori generali del ministero starebbero per cambiare ruolo

Valzer di poltrone ai Trasporti

Non accadeva da oltre 20 anni, una rivoluzione targata Delrio Rumors su Cinelli verso la vigilanza autostrade al posto di Coletta, che andrebbe ai porti. Alle ferrovie si aspetta Pujia

Rivoluzione targata Delrio al ministero dei Trasporti.

Secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza, al Mit sta per partire il più ampio valzer di poltrone degli ultimi venti anni, con la rotazione di praticamente tutti i direttori generali della struttura.

La nuova organizzazione dovrebbe partire dal prossimo settembre e già circolano voci di possibili spostamenti da una casella a un'altra.

Tra le novità più rilevanti ci sarebbe, per esempio, il ricambio alla guida della Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali guidata da Mauro Coletta, già dirigente Anas poi passato al ministero con la riorganizzazione che ha visto transitare le competenze di ente concedente dalla spa delle strade proprio al ministero dei Trasporti.

Al suo posto potrebbe arrivare Vincenzo Cinelli, che oggi ricopre l'incarico di responsabile della Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche.

Da canto suo Coletta potrebbe spostarsi alla guida della struttura che si occupa della vigilanza sul settore portuale (Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo

e per vie d'acqua interne). Così in questo puzzle, dove ogni tessera dovrà trovare un nuovo posto, i rumors vogliono che l'attuale direttore generale di questa struttura, Enrico Maria Pujia, possa passare invece alla guida della Dg che ha la supervisione del trasporto su rotaia (Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie), oggi retta da Antonio Parente.

Per quanto riguarda invece il trasporto aereo si parla della possibilità di una delle poche conferme attese, con Renato Poletti che potrebbe rimanere sulla poltrona di direttore generale della Dg per gli aeroporti e il trasporto aereo.

Un'altra casella importante in cui è atteso un avvicendamento è poi quella della programmazione (Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali), oggi affidata a Maria Margherita Migliaccio e che potrebbe passare a un'altra donna del ministero: Bernardette Veca, oggi a capo della struttura che si occupa della regolazione e dei contratti pubblici.

- segue

Come accennato non c'è ancora l'ufficialità su questa ampia girandola di poltrone, ma la decisione sarebbe ormai presa.

D'altronde sia la riforma della Pubblica Amministrazione targata Marianna Madia, sia le più recenti raccomandazioni dell'Autorità Anticorruzione prevedono la rotazione dei dirigenti pubblici come standard nell'organizzazione degli uffici. Di certo c'è che la mossa di Delrio, se si concretizzerà, rappresenterà un cambiamento epocale per il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Intanto ieri il ministro ha annunciato la volontà di estendere il sisma-bonus anche alle case popolari. Il provvedimento dovrebbe arrivare con la prossima legge di Bilancio, in autunno. Infine, sempre ieri Delrio ha salutato con apprezzamento il via libera ieri al nuovo Codice della strada da parte della commissione Trasporti della Camera. Tra le novità di questo provvedimento, pene più severe per chi viene sorpreso a utilizzare il cellulare, alla guida e introduzione del seggiolino anti abbandono.

(riproduzione riservata)

LUISA LEONE