



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Oggi cambia la storia..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Serracchiani: con decreto su Porto Franco..." (Ferpress)

Venezia:

"...Venezia vuole la "Zes"..." (Il Gazzettino Venezia Mestre)

"...Crociere, tutto fermo. Ed è scontro..." (Il Gazzettino Venezia Mestre)

"...Il Presidente Pino Musolino ha incontrato Gianluigi Aponte..."
(Il Nautilus)

Genova:

"...Maresca: priorità al tunnel sotto il porto..." (Il Secolo XIX)

"...Genova prepara il bando di gara per Ente Bacini..."
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Piattaforma Europa, il nuovo progetto sotto stretta sorveglianza..."
(Il Telegrafo)

"...Posizionate le nuove Porte Vinciane..." (Il Telegrafo, Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Svolta per l'acciaio..." (La Repubblica Firenze, Il Tirreno, Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Il porto rende omaggio a Traiano..." (Civonline)

Brindisi:

"...Le Zes pugliesi..." (Nuovo Quotidiano di Puglia, NewSpam)

"...Pace fatta tra Comune e Authority..." (Brindisi Report)

Messina:

"...L'Autorità portuale apre alla cessione di alcune aree al Comune..."
(Gazzetta del Sud)

"...Petizione per la 16ma Autorità Portuale dell'Area Integrata dello Stretto ..." (TempoStretto)

Palermo:

"...Monti a Termini: pari dignità per tutti..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani e esteri



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Focus:

- **Decreto Mezzogiorno**
(Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Ferpress)

«Oggi cambia la storia»

TRIESTE - «La pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale (del primo Agosto, ndr) del decreto attuativo per il Porto Franco internazionale di Trieste è il coronamento di un lavoro lungo e faticoso che merita di essere festeggiato con tutti gli operatori del porto e dell'Autorità portuale, ovvero coloro i quali hanno sempre creduto in questo progetto e ai quali esprimo il mio ringraziamento. È un decreto che fa la storia del porto, di Trieste e del Friuli Venezia Giulia». Lo ha affermato la presidente della Regione, Debora Serracchiani, prendendo la parola nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale a Trieste, insieme al presidente Zeno D'Agostino e al segretario generale Mario Sommariva, in occasione di un brindisi di ringraziamento che è coinciso con la notizia della pubblicazione dello storico decreto. «Ora abbiamo davanti una responsabilità enorme, ognuno nel proprio ruolo - ha detto infine la presidente Serracchiani - perché inventiamo un percorso che non ha precedenti in Italia». Sempre durante l'incontro con gli operatori per festeggiare lo storico evento, il presidente dell'AdSp D'Agostino, ha rilevato che «adesso inizia il lavoro impegnativo che ci permetterà di fare del porto di Trieste qualcosa di eccezionale, adesso è il momento di fare squadra più di prima». Secondo il segretario generale Sommariva, «con la pubblicazione del decreto diventano utilizzabili tutti gli strumenti del Porto Franco che sono grandi leve nell'ambito di un percorso di rilancio dello scalo di cui fanno parte la riforma che ha costituito l'Autorità di Sistema e la strategia del Piano operativo triennale che stiamo per varare». All'affollato appuntamento, gli operatori del porto hanno espresso il loro compiacimento per il risultato ottenuto. «Ora - ha affermato un loro rappresentante - è il momento dell'impegno e del coraggio».

Porto Trieste: Serracchiani, con decreto su Porto Franco

internazionale si cambia la storia

(FERPRESS) – Trieste, 2 AGO – “La pubblicazione odierna sulla Gazzetta ufficiale del decreto attuativo per il Porto Franco internazionale di Trieste è il coronamento di un lavoro lungo e faticoso che merita di essere festeggiato con tutti gli operatori del porto e dell’Autorità portuale, ovvero coloro i quali hanno sempre creduto in questo progetto e ai quali esprimo il mio ringraziamento. E’ un decreto che fa la storia del porto, di Trieste e del Friuli Venezia Giulia”.

Lo ha affermato la presidente della Regione, Debora Serracchiani, prendendo la parola stasera a Trieste nella sede dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, insieme al presidente Zeno D’Agostino e al segretario generale Mario Sommariva, in occasione di un brindisi di ringraziamento che è coinciso con la notizia della pubblicazione dello storico decreto.

“Ora abbiamo davanti una responsabilità enorme, ognuno nel proprio ruolo – ha detto Serracchiani – perché inventiamo un percorso che non ha precedenti in Italia”.

“Adesso inizia il lavoro impegnativo che ci permetterà di fare del porto di Trieste qualcosa di eccezionale, adesso è il momento di fare squadra più di prima”, ha rilevato D’Agostino. Secondo Sommariva, “con la pubblicazione del decreto diventano utilizzabili tutti gli strumenti del Porto Franco che sono grandi leve nell’ambito di un percorso di rilancio dello scalo di cui fanno parte la riforma che ha costituito l’Autorità di sistema e la strategia del piano operativo triennale che stiamo per varare”.

All’affollato appuntamento, gli operatori del porto hanno espresso il loro compiacimento per il risultato ottenuto. “Ora – ha affermato un loro rappresentante – è il momento dell’impegno e del coraggio”.

PORTO La Zona economica speciale porterebbe benefici fiscali. Ordine del giorno dei parlamentari di Mdp

Venezia vuole la "Zes" Il Governo la apre al Sud

Elialo Trevisan

MESTRE

Il Governo apre le Zes al Sud, e in tutta Italia si scatena la guerra per accaparrarsene una. La Zes è la Zona economica speciale che Venezia sta chiedendo almeno da dieci anni, e che è caratterizzata dall'attribuzione di benefici fiscali, utilizzando il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi, e dalla possibilità di usufruire di alcune semplificazioni procedurali e doganali per realizzare condizioni favorevoli alle imprese insediate o che vi si insiederanno. Sono una manna anche se non portano con sé finanziamenti pubblici, perché sono in grado di moltiplicare il valore degli investimenti delle aziende.

Ieri contemporaneamente all'approvazione del Decreto legge 91/17 "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzo-

giorno", i parlamentari Michele Mognato di Articolo Uno mdp e l'indipendente Roberta Oliaro, hanno presentato un ordine del giorno che è stato accolto dal Governo come raccomandazione e quindi approvato. Che cosa contiene? «Chiede al Governo di valutare, nel quadro delle regole europee, l'istituzione delle Zes nelle aree logistiche e industriali in connessione funzionale con i porti di rilevanza internazionale» afferma Mognato. Una raccomandazione che in pratica esclude tanti dei pretendenti per ottenere una Zes, che è molto più redditizia di una semplice Zona Franca, e che tutti vogliono perché, a causa della crisi economica, i territori si sono impoveriti perdendo industrie e posti di lavoro.

«Ecco perché bisogna dare futuro al nostro porto commerciale, la certezza della sua accessibilità e navigabilità con le infrastrutture necessarie per essere uno dei

terminali della "nuova via della seta" - aggiunge Michele Mognato -. E la stessa soluzione del passaggio delle navi da crociera non può in nessun modo confliggere con quello delle merci».

Il Governo, dunque, col decreto legge di ieri ha stanziato più di un miliardo per favorirne la crescita di Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, dedicati ai nuovi giovani imprenditori under 35, con la misura "Resto al Sud".

Venezia non chiede soldi ma, avendo un porto di rilevanza internazionale, 2200 ettari di aree, autostrade e ferrovie, ed essendo stata riconosciuta come area di crisi industriale complessa, pretende la Zes «per non lasciare la nostra città alla sola monocultura turistica e alle vecchie tipologie di industria oggi non più sostenibili».

© riproduzione riservata



ARTICOLO 1
Il deputato
Michele
Mognato



**NON SOLO
TURISMO**

Il porto
commerciale di
Venezia chiede
la Zes da
almeno 10 anni

GRANDI NAVI La replica del Porto: «La fretta è nemica del meglio, ci vogliono i tempi necessari»

«Crociere, tutto fermo». Ed è scontro

La Municipalità: «Ipotesi Marghera e confronto tra progetti: il Ministero nega fasi avanzate»

Vettor Maria Corsetti

VENEZIA

GRANDI NAVI
La città attende
la soluzione del
Governo per il
porto delle
crociere

La sorpresa arriva dalle risposte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: sui progetti per le grandi navi siamo ancora in alto mare. Lo sottolinea il presidente della Municipalità di Venezia, Murano, Burano, Giolani Andrea Martin, dando conto delle risposte da Roma a un paio di richieste di accesso agli atti. Martini annuncia che a Roma l'analisi comparativa tra alternative progettuali è ancora allo stato di bozza, e che «non esiste un progetto di stazione marittima nella prima zona industriale di Marghera». Una bordata alle rassicurazioni fornite da Pino Musolino (presidente dell'Autorità Portuale) e dal sindaco Luigi Brugnaro, che a più riprese hanno annunciato l'imminenza di una decisione da Roma.

«La risposta ministeriale alle nostre richieste di documentazione è stata a dir poco sorprendente - commenta il presidente di Municipalità - Innanzitutto ci è stato detto che l'analisi comparativa esiste, ma si tratta unicamente di una bozza presentata dal presidente dell'Autorità di sistema portuale: non ancora inoltrata per vie ufficiali, e in corso di ultimazione. In secondo luogo, è stato chiarito che non si è insediato alcun tavolo tecnico».

«Insomma - ironizza Martini - Se prima avevamo solo l'impressione



PRESIDENTE
A sinistra, Pino Musolino, presidente del Porto

ne che la volontà fosse quella di prendere tempo e far sì che le grandi navi continuassero ad attraversare bacino San Marco, ora l'impressione è diventata certezza. E in materia, non trovano fondamento le dichiarazioni del sindaco Brugnaro e del presidente Musolino che una soluzione verrà annunciata a breve dal ministero».

Martini comunica anche che

MARTINI

«Sorpri-
dente
la risposta
alle nostre
richieste»

nessun progetto di stazione marittima in più moli a Marghera è stato portato all'attenzione degli organi competenti, e sul tema il ministero si è limitato a «mostrare stupore», aggiungendo che «l'invito per un'audizione ufficiale rivolto dal Consiglio di municipalità al presidente Musolino rimane valido. E ancora più "caldo", dopo simili precisazioni».

Ma proprio da Musolino arriva la replica: «Stiamo lavorando diligentemente da mesi per dare al Governo tutti gli strumenti per decidere sul futuro della crocieristica veneziana. La fretta è nemica

MUSOLINO

«Ci vogliono
soluzioni
sostenibili
e dettagliate»

del meglio. Sono cinque anni che la città e l'opinione pubblica attendono una soluzione. Ed è compito di uno Stato e dei suoi uomini e donne sul territorio agire con consapevolezza e determinazione per raggiungere questo obiettivo. E' però evidente che, per elaborare studi e soluzioni comparative, ci vuole il tempo necessario. Ciò affinché siano complete, ambientalmente ed economicamente sostenibili e soprattutto dettagliate. Solo così non sarà perso altro tempo in progetti inutili e non realizzabili».

Per Musolino, «dopo polemiche sterili e vane speranze, non c'è altro tempo da perdere». E proprio in quest'ottica, a suo dire, le numerose riunioni svoltesi in questi mesi hanno avuto il compito «di approfondire tutti gli aspetti e fare le analisi necessarie per il raggiungimento di una quadra complessiva e sostenibile, che poi sarà presentata a tutti. Anche al Consiglio di municipalità».

Porto di Venezia: il presidente Pino Musolino ha incontrato Gianluigi Aponte (MSC)



VENEZIA – Il 31 luglio Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale, è stato invitato da Gianluigi Aponte, fondatore e Group Executive Chairman MSC, a Ginevra al quartier generale di MSC. L'incontro è stato l'occasione per fare il punto sulla situazione attuale del Porto di Venezia e sulle prospettive e strategie future dello scalo lagunare relativamente al comparto crociere e a quello commerciale.

La proposta

Maresca: «Priorità al tunnel sotto il porto»

... «IL TUNNEL sotto il porto di Genova per togliere traffico e liberare la città dalla strada Sopraelevata» è una delle cinque priorità del consigliere comunale Francesco Maresca (Vince Genova) delegato al Porto e al Mare dal sindaco Marco Bucci. «Spostare la diga foranea per ridare vita al terminal di Sampierdarena». E ancora: «Servono accordi con le Ferrovie Svizzere e intese con i retroporti favorevoli per meglio connetterci al tunnel del Gottardo. Dobbiamo creare zone economiche speciali, una normativa fiscale agevolata per le aziende che svolgono attività legate al porto»

Genova prepara il bando di gara per Ente Bacini

Genova - Il presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, ha deciso di trattare prima della pausa estiva alcuni dei dossier più caldi in ambito genovese: riparazioni navali, terminal Rinfuse e Piaggio Aero.

Ente Bacini, dopo più di un anno di attesa, sbarca sul tavolo del board. Oggi a Palazzo San Giorgio i vertici del porto dovranno definire le linee guida del bando di gara per l'affidamento dell'area delle riparazioni navali del capoluogo ligure. I soggetti che nel 2016 hanno partecipato alla manifestazione di interesse sono quattro: il gruppo genovese Mariotti-San Giorgio, il cantiere ligure Amico & Co, il gruppo Fincantieri e G.M.G. (General Montaggi Genovesi.). «Il soggetto che vincerà il bando - dice Ettore Torzetti, coordinatore nazionale e ligure per i porti della Fit-Cisl - deve garantire l'assunzione diretta dei 35 lavoratori attualmente impiegati dalla società Ente Bacini. Chiediamo che i dipendenti siano tutelati». Ma in Autorità portuale si parlerà anche di terminal Rinfuse con il caso relativo al gruppo Spinelli che secondo Palazzo San Giorgio avrebbe utilizzato impropriamente l'area per lo stoccaggio soprattutto di contenitori vuoti. Tra i punti all'ordine del giorno c'è infatti «l'autorizzazione temporanea allo svolgimento di operazioni portuali per traffici convenzionali».

La Pietro Chiesa spinge per una soluzione: «A questo punto, vista la crisi delle rinfuse, a noi va bene qualsiasi merce - spiega il console Tirreno Bianchi -. Bisogna però risolvere anche due nodi: siamo limitati merceologicamente e territorialmente. Il primo limite però non possiamo più sostenerlo, la compagnia così non riesce a sopravvivere». Con il cambio la Pietro Chiesa potrebbe operare sui traghetti e container di Spinelli: «Nessuno può pensare di raccoglierci con il cucchiaino, perché ci difenderemo in tutti i modi». Per questo Bianchi chiede che «si allarghi la concessione anche ai traghetti: io farei anche le rinfuse, ma non ci sono. Non vorrei che dietro al no ricevuto la prima volta in comitato, ci fossero altre motivazioni. E non vorrei che si giocasse sulla nostra pelle con cavilli burocratici».

Il board dell'Authority affronterà anche il caso Piaggio Aero e il nodo della futura concessione delle aree genovesi fino a pochi mesi fa occupate dall'azienda aeronautica. Gli spazi sono stati dati in concessione alla Phase, azienda hi-tech, ma per ora solo in via temporanea. I sindacati liguri oggi incontreranno l'assessore allo Sviluppo della Regione Liguria, Edoardo Rixi, dopo i tagli previsti dal nuovo piano industriale. A Genova, in piazza De Ferrari, sarà organizzato un presidio dei lavoratori.

Genova prepara il bando di gara per Ente Bacini

Genova - Il presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, ha deciso di trattare prima della pausa estiva alcuni dei dossier più caldi in ambito genovese: riparazioni navali, **terminal Rinfuse e Piaggio Aero**.



Genova - Il presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, ha deciso di trattare prima della pausa estiva alcuni dei dossier più caldi in ambito genovese: riparazioni navali, **terminal Rinfuse e Piaggio Aero**.

Ente Bacini, dopo più di un anno di attesa, sbarca sul tavolo del board. Oggi a Palazzo San Giorgio i vertici del porto dovranno definire le linee guida del bando di gara per l'affidamento dell'area delle riparazioni navali del capoluogo ligure. I soggetti che nel 2016 hanno partecipato alla manifestazione di interesse sono quattro: il gruppo genovese Mariotti-San Giorgio, il cantiere ligure Amico & Co, il gruppo Fincantieri e G.M.G. (General Montaggi Genovesi.). «**Il soggetto che vincerà il bando - dice Ettore Torzetti, coordinatore nazionale e ligure per i porti della Fit-Cisl - deve garantire l'assunzione diretta dei 35 lavoratori attualmente impiegati dalla società Ente Bacini. Chiediamo che i dipendenti siano tutelati**». Ma in Autorità portuale si parlerà anche di terminal Rinfuse con il caso relativo al gruppo Spinelli che secondo Palazzo San Giorgio avrebbe utilizzato impropriamente l'area per lo stoccaggio soprattutto di contenitori vuoti. Tra i punti all'ordine del giorno c'è infatti «l'autorizzazione temporanea allo svolgimento di operazioni portuali per traffici convenzionali».

- segue

La Pietro Chiesa spinge per una soluzione: «A questo punto, vista la crisi delle rinfuse, a noi va bene qualsiasi merce - spiega il console Tirreno Bianchi -. Bisogna però risolvere anche due nodi: siamo limitati merceologicamente e territorialmente. Il primo limite però non possiamo più sostenerlo, la compagnia così non riesce a sopravvivere». Con il cambio la Pietro Chiesa potrebbe operare sui traghetti e container di Spinelli: **«Nessuno può pensare di raccoglierci con il cucchiaino, perchè ci difenderemo in tutti i modi»**. Per questo Bianchi chiede che «si allarghi la concessione anche ai traghetti: io farei anche le rinfuse, ma non ci sono. Non vorrei che dietro al no ricevuto la prima volta in comitato, ci fossero altre motivazioni. E non vorrei che si giocasse sulla nostra pelle con cavilli burocratici».

Il board dell'Authority affronterà anche il caso Piaggio Aero e il nodo della futura concessione delle aree genovesi fino a pochi mesi fa occupate dall'azienda aeronautica. Gli spazi sono stati dati in concessione alla Phase, azienda hi-tech, ma per ora solo in via temporanea. I sindacati liguri oggi incontreranno l'assessore allo Sviluppo della Regione Liguria, **Edoardo Rixi, dopo i tagli previsti dal nuovo piano industriale. A Genova, in piazza De Ferrari, sarà organizzato un presidio dei lavoratori.**

IL PORTO

Piattaforma Europa, il nuovo progetto sotto stretta sorveglianza *A Firenze si riunisce il nucleo operativo*

di ANTONIO FULVI

C'È GIÀ chi parla, ovviamente a bocca storta, di un "commissariamento" di fatto del nuovo progetto della piattaforma Europa da parte della Regione. Un chiarimento di dettaglio arriverà domani dalla riunione convocata a Firenze dal presidente Enrico Rossi del nuovo «Nucleo operativo per l'attuazione delle fasi di progettazione e realizzazione della darsena Europa». Ne fa parte anche l'avvocatura della Regione e la commissione Costa Toscana con il consigliere livornese del Pd Francesco Gazzetti. Il ricordo con l'Autorità di sistema portuale è affidato a Vanni Bonadio, che nel comitato di gestione dell'Autorità rappresenta appunto il presidente Rossi. Il nome stesso del nucleo operativo non dovrebbe lasciare dubbi sul ruolo che la Regione intende avere nella progettazio-

forma Europa, mentre da Civitavecchia sono puntuali e significativi gli interventi sul tema di Roberta Macii.

ORMAI alla vigilia delle ferie d'agosto, rimane aperto il problema del comitato di gestione dell'AdsP congelato sul caso Nogarin. I vari contatti tra Corsini e il sindaco non sono approdati ad alcun risultato operativo e sta circolando l'indiscrezione che Delrio starebbe per tentare di risolvere il problema con un decreto che autorizzerebbe le AdsP a mettere in funzione i comitati di gestione anche se incompleti. Dicono che il decreto sia già pronto, alla 'limatura' degli uffici legali del ministero. E che potrebbe essere varato nelle prossime ore: salvo un nuovo stop proprio degli uffici legali, che bloccarono il primo tentativo di Delrio la scorsa primavera per il rischio di illegittimità.

A.F.

EQUILIBRIO

**Delicati i rapporti tra Firenze
e l'Autorità portuale
che sta facendo la programmazione**

ne della piattaforma Europa e anche nella gara relativa. E' una diminutio del ruolo dell'Autorità portuale o solo un ausilio?

NON È UN MISTERO che Rossi non abbia molta fiducia nelle scelte del governo di Renzi: e il presidente Corsini a sua volta è invece strettamente legato alle indicazioni che vengono dal ministro Delrio per la nuova gara. Circola la battuta che Regione e AdsP siano ormai separati in casa sulla darsena Europa: e va interpretato il ruolo dell'ex presidente dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti che Renzi ha nominato come suo consulente proprio per la piatta-

LA PARTECIPAZIONE

DEL NUCLEO OPERATIVO
FA PARTE ANCHE IL CONSIGLIERE
DEL PD FRANCESCO GAZZETTI



Focus

Giuliano Gallanti

DA capire il ruolo dell'ex presidente dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti che Renzi ha nominato come suo consulente proprio per la piattaforma Europa

Comitato di gestione

SUL comitato di gestione in stallo, si dice che Delrio starebbe preparando un decreto per mettere in funzione i comitati anche se incompleti

I contatti

SUL comitato di gestione i ripetuti contatti fra il presidente Stefano Corsini e il sindaco Filippo Nogarin non sono andati a buon fine, fino ad ora



IL RUOLO
Stefano Corsini presidente dell'Autorità Portuale di sistema Livorno e Piombino alle prese con i delicati equilibri dell'ente



IL SOPRALLUOGO

Posizionate le nuove Porte Vinciane

L'INGEGNER Morelli, presidente dell'Autorità dei porti regionali, è stato di parola: le nuove "porte vinciane" tra lo Scolmatore dell'Arno e la Darsena Toscana sono state installate e già collaudate, con perfetto tempismo. E per stamani il governatore Rossi, insieme all'assessore Ceccarelli, hanno annunciato un sopralluogo. Come era stato già concordato con l'Autorità portuale e con il Comune di Pisa, la gestione delle "porte" è diventata di competenza dell'Authority regionale di Morelli, che ha già assegnato il compito operativo agli specialisti.

LE NUOVE 'porte' hanno un orario di apertura e chiusura che dovrebbe minimizzare i versamenti di fanghi in Darsena Toscana e permettere il passaggio delle imbarcazioni dirette o provenienti dalle darsene pisane. La foce sarà dragata alla stessa profondità di uscita, 3,5 metri, consentendo quindi il transito delle imbarcazioni direttamente con il mare. La necessità di tombare il tratto di canale verso la Darsena Toscana rimane, ed è urgente specie in vista dell'accelerazione dei tempi per la Darsena Europa: ma rimane condizionata dalla costruzione del nuovo ponte stradale per Tirrenia, che dovrà avere la parte centrale sollevabile (ponte levatoio) proprio per il passaggio delle imbarcazioni maggiori.

A.F.

Porte vinciane passate alla Regione - Stamani il sopralluogo di Rossi

FIRENZE - Stamani il governatore della Toscana Enrico Rossi e l'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, insieme al segretario dell'Autorità portuale regionale Fabrizio Morelli, hanno effettuato il sopralluogo alle **'porte vinciane'**, le chiuse che separano il Canale Navicelli di Pisa dalla Darsena Toscana del Porto di Livorno. e che sono tornate sotto il controllo della Regione Toscana dal 31 luglio.

Nel 1994 la gestione delle porte fu assegnata al Comune di Pisa, quindi dopo 23 anni la competenza è tornata alla Regione e, più precisamente, all'**Autorità portuale regionale**, che già si occupa di vie fluviali navigabili - come il Canale Burlamacca a Viareggio- oltre che dei porti commerciali regionali di Viareggio, Isola del Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo.

Il Comune di Pisa, prima della riconsegna, ha provveduto a riportare le porte alla piena efficienza con interventi che sono stati effettuati dalla società Navicelli SpA e finanziati dalla Regione Toscana con uno stanziamento di 430.000 euro. Durante i mesi scorsi, tra maggio e luglio, le porte sono rimaste chiuse per i lavori di rimozione delle vecchie strutture e installazione di nuove. Questi interventi sono stati necessario per rendere le porte perfettamente funzionanti.

La gestione delle Porte vinciane in passato ha generato molte discussioni. Infatti la loro apertura che permette alle imbarcazioni di passare dal mare al Canale Navicelli attraversando solo un breve tratto dello Scolmatore, allo stesso tempo provocava l'insabbiamento del Porto di Livorno della limitrofa Darsena Toscana con i sedimenti portati dallo Scolmatore dell'Arno.

La conclusione dei lavori relativi alla foce armata dello scolmatore è prevista entro la fine dell'anno insieme alla realizzazione del nuovo ponte di Calambrone che permetterà l'immissione diretta in mare del canale dei Navicelli.

Piombino, svolta per l'acciaio il gruppo Jindal torna in campo

> Gli indiani potrebbero sostituire o affiancare Cevital. Incontro con Rossi

Il futuro dell'acciaio

Svolta per Piombino Jindal torna in gioco trattativa con Cevital

SVOLTA a Piombino. Per la ripresa della produzione di acciaio nell'ex Lucchini, ora Aferpi, non c'è più in gioco solo l'algerino Rebrab che continua a esser in ritardo, ma anche gli indiani di Jindal, fra i maggiori gruppi dell'acciaio mondiale. Jindal potrebbe o sostituire del tutto nella siderurgia Rebrab, che si dedicherebbe solo alla diversificazione in agroindustriale da lui programmata oppure i due potrebbero diventare partner.

CIUTI A PAGINA IX

ILARIA CIUTI

SVOLTA a Piombino. Per la ripresa della produzione di acciaio nell'ex Lucchini, ora Aferpi, non c'è più in gioco solo l'algerino Issad Rebrab che continua a essere in ritardo sugli impegni, ma anche gli indiani di Jindal, uno dei maggiori gruppi dell'acciaio mondiale. Jindal, che in passato si era interessato a Piombino ma solo per lavorare acciaio altrui nei laminatori riducendo i lavoratori da 2.000 a 700, avrebbe cambiato idea. Potrebbe o sostituire del tutto nella siderurgia Rebrab, che si dedicherebbe solo alla diversificazione in agroindustriale e logistica da lui programmata accanto all'acciaio. Oppure i due potrebbero diventare partner. Dipenderà dalla trattativa tra Jindal e Cevital, il gruppo di Rebrab cui mancano le risorse se non quelle bloccate in Algeria, e a cui il governo ha concesso un "addendum". Ovvero altri due anni di "prova" sotto l'ala del commissario straordinario, ma tutto continua a esser fermo.

La testimonianza della svolta si è avuta ieri, quando il governatore Rossi ha incontrato

in gran segreto un rappresentante del gruppo Jindal Steel & Power. Segreto, sì, ma gli occhi vedono e le voci circolano. Pare si sia concretamente parlato di un'alleanza Jindal - Cevital. Due le ipotesi cui è lecito pensare, appunto: o Jindal sostituisce del tutto Rebrab nella siderurgia, restando l'imprenditore algerino nei settori agroindustriale e logistico, oppure i due diventano partner. Dipende tutto dalla trattativa Cevital-Jindal. Comunque sia, con l'acciaio si riapre una speranza non solo per Piombino, ma per l'economia toscana e nazionale.

D'altra parte l'"addendum" del ministro Calenda impone a Rebrab di trovarsi un partner entro ottobre e Regione e Mise hanno sempre proceduto in sintonia su Piombino. Poi, che Cevital e Jindal stessero trattando, lo ha confessato lo stesso ad di Cevital, Said Benikene, pochi giorni fa in Regione, durante un incontro sul porto di Piombino. In più, Rossi aveva già incontrato Sajjan Jindal nel 2014, prima che nel 2015 Rebrab comprasse la Lucchini, ma allora gli indiani volevano so-

lo i laminatoi e il governatore non ha mai derogato dalla convinzione che a Piombino si debba tornare a produrre acciaio. Ma ora tutto è cambiato. Jindal ha perso la sfida con Arcelor Mittal-Marcogaglia a Taranto e con questa la speranza di produrre 6 milioni di tonnellate di acciaio all'Ilva. È ragionevole che voglia "consolarsi" con almeno due milioni da produrre a Piombino. Intanto Aferpi è ferma o la rsu chiede al governo una soluzione alternativa, purché, si produca acciaio. E Rossi, che ha sempre dichiarato fiducia a Rebrab, ha anche sempre detto che la pregiudiziale non era su un nome ma sul fatto che Rebrab era l'unico a volere rilanciare l'acciaio. Ora però la preoccupazione per Piombino aumenta e Rebrab non è più l'unico. Tanto più che il governo, si sa, predilige gli indiani cui forse le banche concederebbero i crediti che non danno a Cevital. E Rossi ha sempre detto: «Per tornare a produrre acciaio a Piombino siamo amici di tutti ma parenti di nessuno».

LA RACCOLTA STAMPA

- segue

LETAPPE

L'EX LUCCHINI

Per l'ex acciaieria, ora Aferpi, non c'è più in gioco solo l'algerino Issad Rebrab ma anche gli indiani di Jindal, uno dei maggiori gruppi mondiali del settore

JINDAL

In passato si era interessato a Piombino ma solo per lavorare acciaio altrui nei laminatori riducendo peraltro i lavoratori a 700, ora ha cambiato idea

L'INCONTRO

Ieri pomeriggio il governatore Enrico Rossi ha incontrato in gran segreto un emissario del gruppo Jindal Steel&Power per parlare di Piombino



L'ACCIAIO IN TOSCANA

L'indiano Jindal (ri)mette gli occhi sulla ex Lucchini

Piombino, l'imprenditore si fa vivo di nuovo per affiancare l'algerino Issad Rebrab nel rilancio dello stabilimento

PIOMBINO

Cresce la possibilità che sia Jindal Steel's Power il soggetto siderurgico pronto ad affiancare o a subentrare a Cevital dell'algerino Issad Rebrab nella gestione delle Acciaierie. Le altre manifestazioni di interesse espresse da Daniloff e da British Steel risultano meno praticabili. Almeno al momento.

Oltre all'estrema gravità in cui versano stabilimento e indotto, di certo c'è che ieri il presidente della Regione, Enrico Rossi, ha incontrato un rappresentante del gruppo Industriale Indiano. Lo aveva già fatto in passato. Stavolta l'incontro è avvenuto in occasione della revisione dell'accordo di programma per Piombino, integrato dai contenuti dell'intesa sottoscritta il 30 giugno scorso al ministero. Un addendum



Issad Rebrab

che include partnership tra più soggetti oltre a Cevital.

Che una trattativa ci fosse è noto da tempo e ha ripreso corpo nei giorni scorsi durante l'incontro con l'amministratore delegato del gruppo algerino, Said Benilcene, per la presentazione del progetto logistico portuale su Piombino, avvenuto in Regione.

DE.

Già nel settembre 2014 Rossi aveva incontrato Sajjan Jindal. L'è che era emerso l'interesse verso gli impianti siderurgici toscani Concentrato, però prevalentemente sulla laminazione, mentre il governatore ha sempre guardato con favore ad una ripresa del ciclo integrale, cessato con lo spegnimento dell'altoforno. Ora, la possibilità che si torni a produrre acciaio - stavolta da forno elettrico - potrebbe essere meno aleatoria. L'aggiudicazione dell'iva di Taranto ad ArcelorMittal ha cambiato le carte in tavola. Il disegno che puntava all'acquisizione da parte di Jindal prosperava per Piombino un ruolo limitato alla laminazione dei semiprodotti pugliesi. Anche in previsione di eventuali dazi sull'import di acciaio extra Ue, adesso potrebbero esserci



Il governatore Rossi e Jindal in occasione di una precedente visita in Toscana

margini per un rinnovato interesse degli indiani ad avviare una propria base siderurgica e logistica in Europa, per produzioni e laminazioni a ciclo integrale.

In ambienti vicini al presidente, si registra la preoccupazione per i ritardi accumulati dal gruppo algerino. E si conferma la

convincimento che, a Piombino, non importa chi sia a realizzare gli investimenti e conti invece che si riprenda a produrre acciaio garantendo occupazione.

Un obiettivo su cui Rossi ha speso più di una battuta. Come, «amici di tutti, parenti di nessuno». Sembra attagliarsi all'incontro di ieri.

PIOMBINO «DIFFICILE ONORARE LA COMMESSA DI 80MILA TONNELLATE DI ROTAIE»

E il commissario Nardi scrive all'algerino Rebrab

ENTRO dicembre Aferpi ha una commessa di 80mila tonnellate di rotaie. Con questi ritmi sarà difficile che possa essere onorata. Il commissario Piero Nardi scrive a Issad Rebrab. Una lettera inviata ad Aferpi, Cevital e Cevitaly chiedendo date precise per il monitoraggio dell'applicazione dell'addendum firmato il 30 giugno. Una lettera carica di preoccupazione. Il rischio è perdere pezzi importanti di mercato, soprattutto quello delle rotaie. «Tale verifica si impone fin da adesso per assicurare che sia in corso l'attuazione dell'impegno previsto – scrive Nardi – quello di riprendere l'attività produttiva delle rotaie nel mese



INSIEME
Da sinistra:
Issad Rebrab
e Piero
Nardi

di agosto e delle barre e delle vergelle entro e non oltre il mese di ottobre. L'approvvigionamento dei blumi per le rotaie e la laminazione entro agosto e fino

a dicembre 2017 è fondamentale per il rispetto degli impegni contrattuali già assunti con la clientela e per mantenere la presenza di Aferpi nello specifico mercato, al fine

di poter concorrere validamente alle gare nazionali ed internazionali previste nei prossimi mesi e relative a consegne per la prima metà del prossimo anno. Il tempo di approvvigionamento delle billette e dei blumi per la produzione di vergelle e barre è critico per il parziale rientro, in ottobre, nei mercati ormai non più serviti da oltre otto mesi. Si invita Aferpi a fornire il programma di consegna dei blumi e l'avvio della laminazione delle rotaie nel mese di agosto e il programma di consegna delle billette per la laminazione di vergelle e barre nel mese di ottobre ai fini del rispetto degli obblighi assunti nell'addendum».

Il porto rende omaggio a Traiano

Domani lo spettacolo teatrale alla fontana Vanvitelli mentre sabato parte la mostra alla Rocca antica. Il presidente di Majo: "Un primo passo per valorizzare il waterfront dello scalo cittadino"



di FRANCESCO BALDINI

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia ricorda l'imperatore Traiano. Domani sera, a partire dalle 20, si terrà l'evento teatrale "1900 anni fa, Traiano" alla fontana del Vanvitelli. La drammaturgia è a cura di Mara D'Aquila e Pino Quartullo e nel cast saranno presenti Francesco Montanari, nel ruolo di Plinio il giovane, Maria-roslaria Omaggio, che interpreterà Plotina, moglie di Traiano, Claudio Cocino, che si esibirà insieme con Susanna Salvi nelle coreografie di Maria Luisa Rubolotta. A dare voce agli ultimi istanti di vita dell'imperatore sarà lo stesso Quartullo. Verrà raccontata la nascita del porto cittadino.

"Abbiamo deciso di ambientare l'evento teatrale - ha spiegato Quartullo - sul percorso sopraelevato posto davanti alle 19 porte incastonate nel muraglione di papa Urbano VIII". Un evento reso possibile dalla stretta collaborazione con l'Autorità di sistema portuale che ha deciso di fare sua la mission di rendere nuovamente il porto parte integrante della vita cittadina. Omaggio si è detta felice di poter recitare il ruolo affascinante di Plotina, una donna forte "che ha definito le biblioteche gli ospedali dell'anima".

Sabato, invece, verrà inaugurata la mostra esclusiva dedicata all'imperatore Traiano. "Questo è un percorso che finirà a dicembre - ha detto il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo - mentre la mostra terminerà ad ottobre. Un'occasione che nasce con la ricorrenza di Traiano, un imperatore che potremmo definire cosmopolita. Civitavecchia è stato il posto dove ha realizzato il porto e non potevamo non dedicare qualcosa a questo grandissimo imperatore. Sarà anche l'occasione per rivalorizzare gli edifici del porto storico. La mostra si terrà nella Rocca antica - ha aggiunto di Majo - dove ce ne sono anche altre già in programma. Abbiamo pensato di riprodurre una nave per dare un'ulteriore testimonianza dell'importanza dello sviluppo delle rotte nell'era di Traiano. Sarà un ricordo di Traiano ma anche di quello che è riuscito a sviluppare per la navigazione e la potenza navale di Roma".

Alla mostra hanno collaborato Porti di Roma e del Lazio, Soprintendenza, Università di Roma La Sapienza, l'Alma Mater di Bologna, Archeo, Città di Civitavecchia ed il parco archeologico di Ostia antica. «Questo - ha concluso di Majo - è il primo passo che l'Authority fa per la valorizzazione del waterfront di questo porto. Stiamo lavorando perché il porto possa essere un luogo d'incontro anche per i cittadini e non solo per gli operatori, perché si torni a viverlo come una volta».

Le Zes pugliesi



di Oronzo MARTUCCI

Anche il Mezzogiorno d'Italia avrà le Zes. Zone economiche speciali, strumenti di intervento che, garantendo defiscalizzazione degli investimenti e procedure amministrative semplificate, hanno attratto investitori in molte aree del mondo in via di sviluppo. Il decreto Sud approvato con voto di fiducia dalla Camera martedì scorso nella stessa versione varata dal Senato il 25 luglio, rende possibile la istituzione di una o due Zes (grazie a un emendamento presentato al Senato con il consenso del governo dal senatore Salvatore Tomaselli, relatore sul decreto Sud) nelle regioni meno sviluppate o in transizione. In Italia sono considerate regioni meno sviluppate (quelle con Pil pro capite inferiore al 75% della media europea) Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania. Sono regioni in transizione (con Pil pro capite tra il 75% e il 90% della media europea) Sardegna, Abruzzo e Molise.

Alla Camera, dove non sono state introdotte modifiche al testo varato dal Senato, i deputati hanno cercato di ottenere riconoscimenti per le aree di provenienza. Lo hanno potuto fare non con emendamenti, ma con ordini del giorno, i quali hanno il valore di una raccomandazione al governo. In Puglia, dove già vi è stata una contrapposizione tra chi ha sostenuto la possibilità di puntare sul porto e sul retroporto di Taranto, come il deputato Gianfranco Chiarelli, e chi ha cercato di ottenere un riconoscimento anche per i porti di Bari e Brindisi (collocati nel Basso Adriatico) i parlamentari hanno proposto le seguenti raccomandazioni: Lilla Marano per ottenere la valorizzazione delle infrastrutture di Brindisi; Salvatore Capone, Federico Massa e Ludivico Vico per tenere in considerazione anche il Salento nella delimitazione delle aree anche non contigue che devono rientrare nella Zes; Francesco Paolo Sisto e Vincenza Labriola per una particolare attenzione per Taranto che in questa fase risulta isolata nella sua aspirazione naturale dai porti del Basso Adriatico. Il ministro Claudio De Vincenti ha ammesso che il porto di Taranto è naturalmente vocato a ospitare la Zes, ma la decisione spetta alla Regione.

Il ruolo della Regione. Sarà la Regione Puglia più che il governo a tentare di tenere in considerazione le raccomandazioni espresse con ordini del giorno nella definizione del piano strategico della zo-

Benefici fiscali fino al 2020 per attirare gli investimenti

Dopo il via libera al decreto Sud, la palla passa alla Regione. In Puglia due le possibili Zone speciali: Taranto e Brindisi-Bari

na, che deve essere "geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale".

Il ruolo del governo. La legge appena approvata prevede modalità per l'istituzione delle Zes, la durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area. L'istituzione di tali criteri deve essere definita con decreto

Strumento per le aree meno sviluppate o in transizione

del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro del-

VENERDI A PALAZZO VIRGILIO

Pd, tavola rotonda nel capoluogo messapico

La chance Zes per Brindisi ora è concreta. Spetterà alla Regione indicare anche il capoluogo messapico (insieme con Bari) come Zes ulteriore rispetto a Taranto. Ma nel territorio brindisino l'attenzione è già alta. E venerdì si terrà a palazzo Virgilio un incontro ad hoc: si intitola "Zes opportunità di sviluppo per il territorio", comincerà alle 19 ed è organizzata dal Pd. Dopo i saluti di Francesco Cannalire (segretario cittadino dei democratici) interverranno Salvatore Tomaselli (senatore e relatore del decreto Mezzogiorno), Elisa Mariano (deputata), Ugo Patroni Griffi (presidente Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico), Mimmo Bianco (presidente Asl Brindisi) e Teo Tini (presidente Comitato Ops).

1 Il ruolo di Bari e di Roma



Approvato definitivamente alla Camera il decreto Sud voluto fortemente dal ministro per la Coesione territoriale Claudio De Vincenti, ora le Zes possono diventare realtà. Un ruolo cruciale è ricoperto dalle Regioni: spetta a loro indicare le singole Zes (massimo due), aree "geograficamente delimitate e chiaramente identificabili con un nesso economico funzionale". Sarà poi il governo, con decreto, a definire criteri e durata, entro 60 giorni dall'approvazione parlamentare della legge (dunque, a partire dal 1° agosto)

2 La gestione e il comitato d'indirizzo



La gestione della singola Zes sarà affidata a un Comitato di indirizzo composto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, da un rappresentante della Regione, da un rappresentante della presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Le Zes potranno essere istituite solo nelle regioni meno sviluppate o in transizione: la Puglia appartiene alla prima categoria insieme con Sicilia, Calabria, Basilicata e Campania. L'esclusione delle Settembrione

3 Agevolazioni e credito d'imposta



Le imprese che investono all'interno delle Zes possono utilizzare il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nel Mezzogiorno nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Inoltre l'agevolazione per tali zone è estesa fino al 31 dicembre 2020. Le agevolazioni sono revocate se le imprese non mantengono la loro attività nella Zes per almeno 7 anni. La misura del credito d'imposta è pari al 45 per cento per le piccole imprese, al 35 per cento per le medie imprese e al 25 per cento per le grandi imprese

4 Sul piatto 206 milioni di aiuti



Uno dei nodi fondamentali è quello delle risorse a disposizione, che ha sollevato dubbi e domande anche in Puglia (proprio in virtù del "moltiplicatore", quasi certo, di Zes). I fondi disponibili per il credito d'imposta ammontano a 206 milioni di euro. La legge per il Mezzogiorno ha anche previsto tempi certi per il completamento delle procedure di controllo doganale, sia documentale che fisico. L'ammontare massimo di ogni progetto di investimento è fissato a 50 milioni

le infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dello sviluppo economico, scatta la Conferenza unificata delle Regioni, entro scorsati giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge. Cioè entro 60 giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della legge approvata l'1 agosto.

La gestione. Per quanto riguarda la gestione dell'area Zes, si prevede che essa sia affidata ad un Comitato di indirizzo composto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale (definizione rettificata nel corso dell'esame al Senato), che lo presiede, da un rappresentante della regione o delle regioni, nel caso di Zes interregionale, da un rappresentante della presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

I benefici fiscali. L'articolo 5 del Decreto Sud disciplina i benefici fiscali e le altre agevolazioni che sono riconosciute. Le imprese che effettuano investimenti all'interno delle Zes possono utilizzare il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nel Mezzogiorno nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Inoltre l'agevolazione per tali zone è estesa fino al 31 dicembre 2020. Le agevolazioni sono revocate se le imprese non mantengono la loro attività nella Zes per almeno 7 anni.

I fondi. I fondi disponibili per il credito d'imposta ammontano a 206 milioni di euro. La legge ha anche previsto tempi certi per il completamento delle procedure di controllo doganale sia documentale che fisico. L'ammontare massimo di ogni progetto di investimento è fissato a 50 milioni.

Il credito d'imposta. La misura del credito d'imposta è pari al 45 per cento per le piccole imprese, al 35 per cento per le medie imprese e al 25 per cento per le grandi imprese nelle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna; mentre in determinate zone delle regioni Abruzzo e Molise la misura è pari al 30 per cento per le piccole imprese, al 20 per cento per le medie imprese e al 10 per cento per le grandi imprese. L'ammontare massimo di ciascun progetto di investimento, al quale è commisurato il credito d'imposta, è stato elevato da 1,5 a 3 milioni di euro per le piccole imprese e da 5 a 10 milioni per le medie imprese, mentre è rimasto a 15 milioni per le grandi imprese.

“Dalla ZES la rinascenza del territorio brindisino e meridiano?” – dell’Ing. Donato Caiulo



Vi è oggi l'esigenza primaria di rilanciare le politiche di sviluppo infrastrutturale e di coesione del Paese con una pianificazione, una programmazione ed una progettualità orientata al futuro, facendo tesoro delle esperienze del passato, delle "best practice", ma anche delle, numerose, "bad-practice".

Se è vero, come ama ripetere spesso il ministro Delrio che: "la Geografia è Destino", Brindisi, già Porta d'Oriente dell'Impero Romano, Base Logistica delle "Crociate" nel medioevo e fondamentale Base Navale della Regia Marina Militare nelle due Guerre Mondiali, può diventare la "Porta d'Oriente" del Sistema Paese. Questa è la scommessa e l'occasione irripetibile per Brindisi ed il Mezzogiorno a valle della riforma della portualità: la rete delle città portuali del Mezzogiorno, strettamente connesse via ferro, come Gateway dell'Europa sul Mediterraneo, potrà rivelarsi il nuovo motore dell'economia del Mezzogiorno. Come affermato recentemente a Messina (29/05/17) dal presidente ANCI e sindaco della città metropolitana di Bari, Antonio Decaro: *"Io, non sono un visionario, al contrario un amministratore che cerca di essere concreto, vi invito però a guardare alle cose positive. Per non farci cogliere da quella malattia contagiosa alla quale Marcello Veneziani ha dato un nome: la suddità, la rappresentazione di un Sud che soffre e si lamenta. Il quadro non è nero, le risorse ci sono, la ripresa sembra iniziata. Tocca a noi, nuova classe dirigente del Sud, cogliere con responsabilità l'occasione di un riscatto"*. L'occasione per la rinascenza del sud e quindi dell'intero Paese è rappresentata proprio dalla centralità, nel Mediterraneo, delle città-porto del sud, naturali porte d'accesso all'Europa dei traffici transoceanici provenienti dal far-est, da attrarre ed incentivare tramite le neo-istituite ZONE ECONOMICHE SPECIALI. Tale possibilità, da cogliere con responsabilità come *"occasione di un riscatto"*, deve essere perseguita anche pretendendo l'applicazione della "Perequazione Infrastrutturale" introdotta dalla Legge delega al Governo in materia di federalismo fiscale n.42/2009. Quel che ad oggi è certo è che l'accelerazione data dal Ministro De Vincenti con il decreto Mezzogiorno è un segnale forte, anche sul piano politico.

- segue

Va però rilevato che anche l'istituzione di ZONE ECONOMICHE SPECIALI rischia di essere vanificata se non si riesce a far funzionare realmente ed in tempi rapidi i nuovi organi di governo e di partenariato previsti dalla riforma portuale. Occorre attivare, al più presto, tra le aree ed i territori di pertinenza dell'Autorità di Sistema Portuale, una tessitura di reti di partenariato, che attinga dalle Istituzioni, dalle intelligenze e dalle risorse degli attori logistici e portuali responsabili. E' importante creare, attraverso tale "Tavolo del Partenariato", organizzazioni efficienti e condivise e stabilire modalità di cooperazione leale e efficace tra i vari attori, oltre che tra le varie istituzioni, con razionale distribuzione dei compiti e delle responsabilità per la costruzione di nuove governance a geografie istituzionali variabili, coerenti con la nuova riforma della portualità e con i reali problemi logistici e territoriali da affrontare nei territori portuali e retro-portuali. Nel definire una ZES, con annessa Piattaforma Logistica Retro-portuale e/o Distripark, che interpreti davvero le politiche logistiche dell'Autorità di Sistema del mar Adriatico Meridionale, parte integrante non solo del disegno di rilancio del Mezzogiorno, ma dell'intero paese, non si può fare a meno di domandarsi prima di tutto verso quale trasformazione si vuole indirizzare l'area metropolitana di Bari, il Salento e la Puglia, di cosa c'è bisogno per creare condizioni logistico-ambientali favorevoli e, conseguentemente, in quali scelte infrastrutturali tutto ciò si traduce. Attraverso tale processo, da svolgersi rapidamente, coerentemente a quanto previsto anche dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con un occhio al "Masterplan del SUD", (che non può essere la somma algebrica degli elenchi di progetti pensati separatamente da ciascun "Patto" o "Tavolo", sommati ad altri elenchi progetti delle varie regioni e/o delle aree metropolitane), occorrerà individuare le opere realmente utili ai porti della Puglia e del Mezzogiorno perché siano, lato Mediterraneo del Nord, Porte d'accesso all'Europa attraverso l'intermodalità mare/ferro con le rispettive necessità di investimento "ultimo miglio". Il territorio di Brindisi, può e deve diventare il soggetto di una strategia di sviluppo logistico sostenibile, deve riacquistare la capacità di pensarsi da se, riacquistare la propria soggettività e la propria autonomia; non deve continuare ad essere governato e programmato da un pensiero e da un'idea di sviluppo esterna. Utilizzando il "pensiero meridiano" occorre restituire a Brindisi ed al meridione "l'antica dignità di soggetto del pensiero" interrompendo una lunga sequenza dove il Sud (e Brindisi) è stato pensato e gestito da altri. I luoghi cospicui del porto, dalla Stazione Marittima al capannone Montedison, dalla scalinata delle colonne romane al monumento al Marinaio, dal Collegio Navale al Castello Federiciano, fino al Castello Alfonsino situato al centro del Porto, rappresentano l'esito di una storia marinara specifica, sedimentata e diventata geografia. Da questi luoghi occorre partire per una grande riqualificazione dell'identità cittadina e del fronte mare. Pochi lustri fa (ma sembrano secoli) avevamo un'idea di "città d'acqua" coerente con la nostra storia: tale idea collettiva portava a resistere alla "svendita" rinunciataria del porto, che spesso gli esiti "separati" delle varie gestioni politiche "esterne" portano a realizzare attraverso la negazione di attività, popolazioni e luoghi che la storia ha generato nella nostra città. Occorre al riguardo che "Brindisi" riesca a guardare, a pensare e progettare il suo futuro in forza di un sapere che, in qualche forma già possiede. Come ha argomentato Franco Cassano (1997) nel suo "Pensiero Meridiano" la chiave sta nel ri-guardare i luoghi nel duplice senso di aver riguardo per loro e di tornare a guardarli. Brindisi non può continuare ad essere, come negli ultimi 60 anni, il porto e la periferia delle grandi industrie petrolchimiche o energetiche, dove si replica tardi e male un'idea di sviluppo inadeguata e insostenibile. Seguire tale spirale equivale a commettere due errori complementari che si amplificano a vicenda: da una parte la terapia propinata dall'esterno, spesso aggrava le patologie, dall'altra si rinuncia all'origine alla possibilità di rovesciare il rapporto: non pensare Brindisi alla luce dello sviluppo "esogeno", ma pensare allo sviluppo del territorio alla luce di Brindisi, delle sue naturali prospettive e potenzialità ambientali, posizionali e logistiche.

Su soli 40 metri di pannelli trasparenti pace fatta tra Comune e Authority

Quaranta metri di pannelli trasparenti su alcune centinaia di metri di brutta recinzione metallica convincono il Comune di Brindisi a rinunciare al veto, tramite ordinanza, contro l'Autorità di sistema portuale per il waterfront di via del Mare

BRINDISI – Quaranta metri di pannelli trasparenti su alcune centinaia di metri di brutta recinzione metallica convincono il Comune di Brindisi a rinunciare al veto, tramite ordinanza, contro l'Autorità di sistema portuale per il waterfront di via del Mare. Parimenti, l'Adsp – subentrata alla ex Autorità portuale di Brindisi che varò il contestato progetto - depone a sua volta le armi. Lo annuncia una nota del presidente della stessa Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi.

“Nei giorni scorsi, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, ha incontrato il commissario straordinario del Comune, dottor Santi Giuffrè, al fine di concordare azioni condivise tese ad abbellire e a rendere maggiormente fruibile il waterfront brindisino”, si legge nel comunicato. “Si è parlato diffusamente delle modifiche apportate dall'Adsp alla realizzanda infrastrutturazione di security, in via Del Mare, attraverso l'introduzione, nella recinzione, di pannelli trasparenti (per una lunghezza complessiva di 40 mt), in sostituzione dei pannelli in grigliato metallico”.

“Tali variazioni hanno fatto venir meno l'interesse del Comune al mantenimento degli effetti dell'Ordinanza dirigenziale, emessa lo scorso 20 dicembre dalla civica Amministrazione, di sospensione dei lavori e demolizione del manufatto. Il provvedimento, pertanto, è stato revocato. A fronte di ciò, l'Adsp ha rinunciato al giudizio innanzi al Tar di Lecce”, conferma infatti la nota. C'è però un impegno su cui le associazioni e le forze politiche brindisine (le poche sopravvissute al marasma delle liste civiche e dei personalismi) dovranno vigilare e chiedere periodicamente conto: “Una volta completata l'opera – promette infatti Patroni Griffi - avvieremo un concorso di idee rivolto ai giovani per rendere via Del Mare attrattiva, con installazioni luminose e pannelli luminosi artistici.”

“Questa mia idea, dice Patroni Griffi, è stata pienamente condivisa dal commissario straordinario del Comune, con il quale si è instaurato da subito un eccellente dialogo e una significativa sinergia di intenti.” Interessante l'impegno a prolungare a parte del Seno di Levante la parte del lungomare accessibile ai cittadini: “Tra le altre ipotesi prese in esame, anche, la possibilità, in futuro, di realizzare un unico circuito di passeggio sul waterfront, interconnettendo il lungomare Regina Margherita con Via del Mare, attraverso un'area attualmente interdetta all'uso pubblico, in quanto rientrante nella disponibilità dell'Adsp”, conclude la nota ufficiale.

Il commissario De Simone: «Ci venga presentata un'istanza con i progetti, sono pronto ad avviare la pratica al Ministero»

L' Autorità portuale apre alla cessione di alcune aree al Comune

L' Autorità Portuale apre al Comune, alla città, ma è un' opportunità a tempo. Diverse aree che oggi sono dello Stato, cioè dell' Agenzia Demanio e gestite dall' Ap, potrebbero passare a Palazzo Zanca. Si tratterebbe di una sdemanializzazione che riguarderebbe aree centrali e preziose per lo sviluppo del waterfront cittadino. «L' Autorità Portuale - dice il commissario Antonino De Simone - è pronta ad avviare questo passaggio al più presto. Occorre che il Comune faccia un' istanza formale attraverso la quale spieghi i suoi progetti e poi io stesso avvierei la pratica al Ministero per iniziare il lungo iter. È una proposta che feci già nel 2013 e ribadisco ora che sono quasi in chiusura del mio mandato. Abbiamo ancora tempo. Non so però se sarà sulla stessa lunghezza d' onda il prossimo presidente dell' Ap che starà a Gioia Tauro». Una apertura, questa della richiesta di sdemanializzazione che supererebbe anche il contenzioso aperto da tempo fra Comune e Ap (che lo ha vinto, salvo ricorso) sulla proprietà di zone preziosissime della città.

Il tesoro è la Fiera. Ma ci sono altre zone che sono dell' Agenzia Demanio, gestite dall' Autorità Portuale e in concessione al Comune (la maggior parte scadute nel 2013 e molte

delle quali con canoni non versati da parte di Palazzo Zanca, dicono in via Vittorio Emanuele) che le ha utilizzate per decenni. La strada di San Raineri, l' ex Gazometro oggi parcheggio e deposito di mezzi comunali, villa Sabin e il posteggio d' interscambio Annunziata, la stessa via Vittorio Emanuele (il Comune dovrebbe pagare un canone di 8000 euro l' anno). E ancora il Parco Belfiore, al Ringo, per il quale nei giorni scorsi, su sollecitazione del prefetto è intervenuta l' Autorità per mettere in sicurezza uno dei gazebo costruiti per rendere fruibile l' area.

«Inizierebbe un nuovo percorso - dice De Simone - con un focus più lungo della semplice gestione degli spazi per qualche mese. Occorre dare una vocazione al quartiere fieristico, ci si potrebbe affidare ai privati che possono investire, ma il Comune potrebbe fare altre scelte.

Fosse per me avrei fatto ripartire il bando internazionale, rivisto e corretto nella sua seconda versione, per cercare imprenditori che facessero decollare l' area.

Sarebbe venuto fuori uno spazio a mare per approdo di maxi yacht che avrebbe attratto capitali e creato occupazione. Ma in questa fase di commissariamento è impossibile prendere un impegno per 30 o 40 anni. A meno che il Comune non condivida questa idea e la presentassimo insieme al Ministro».(d.b.)

Petizione per la 16ma Autorità Portuale dell' Area Integrata dello Stretto

Il primo appuntamento per la campagna di sensibilizzazione a favore della petizione popolare per la 16ma Autorità Portuale di Sistema dell' Area Integrata dello Stretto con i porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni si è svolto al mercato "Vascone". A promuovere l' iniziativa sono state le Federazioni di Sicilia e Calabria della Fast Confsal e l' Ugl. "Siamo convinti e determinanti nella fondatezza della nostra proposta, e ringraziamo tutti coloro che con convinzione la sosterranno. Puntiamo ad un grande risultato popolare per Messina e per tutta l' area dello Stretto che, merita una volta per tutte, il giusto e sacrosanto riconoscimento", dice Nino Di Mento della Fast Confsal Sicilia. "Non abbiamo mai creduto nell' autonomia né gestionale né economica di quest' area, all' interno del raggruppamento, previsto dal Decreto Legislativo con Gioia Tauro, poiché tecnicamente non conforme. Per questo - continua Di Mento- abbiamo immaginato, coerentemente fin dalla prima ora, nell' ottica di un ridimensionamento da 24 a 15 Authority, una Autorità di Sistema, la 16ma appunto, specifica ed appropriata per lo Stretto di Messina ed i suoi porti, unica, vera e propria strada percorribile in cui crediamo fermamente". La nostra proposta che, da oggi porteremo all' attenzione delle Città dello Stretto, non è contro nessuno, né tantomeno vuole creare falsi campanilismi che non sono mai esistiti, Gioia Tauro non è il problema, al di là delle cose che sono state dette, il problema è l' anomalia di una sorta di ammicchiata fatta in modo superficiale e senza senso, Gioia Tauro - spiega ancora l' esponente della Fast Confsal Sicilia - lo riteniamo una tipologia di portualità con caratteristiche diverse dalle nostre realtà, tutto qua. Anche se si era già compreso, da tempo ormai che, questo Porto non è mai stato, al centro dei pensieri della politica, inspiegabilmente escluso dalla "Via della Seta", accordo con le autorità Cinesi, i quali avevano in passato mostrato il loro interesse verso quest' area del Mediterraneo con l' insediamento del porto di Pireo (Grecia) che, però non ha le caratteristiche tecnico-logistiche di quello di Gioia Tauro. "Il nostro pensiero la nostra solidarietà, per quello che può valere, va ai 377 terminalisti licenziati qualche mese fa proprio nel porto di Gioia Tauro, personale che dovrebbe essere ricollocato a lavoro attraverso l' Agenzia istituita appositamente dal Governo. Da qui il l' accorato appello di

sensibilizzazione popolare nei confronti del Governo, al fine di rivedere al più presto e modificare con più attenzione e responsabilità il Decreto Legislativo del 4 agosto 2016 n° 169, inerente la riorganizzazione dei Porti Italiani".

LA VISITA. Il presidente dell' **autorità** ha incontrato il sindaco Giunta, che chiede un ruolo determinante: «Questo scalo non divenga lo scarto dei mezzi pesanti di Palermo»

Polemiche sui porti, Monti a Termini: «Pari dignità per tutti»

OOO Pari dignità a tutti gli scali. Questa è la promessa del presidente dell' **Autorità Portuale** di Palermo in visita a Termini Imerese. Pasqualino Monti è stato accolto nella sede storica del comune dove si è tenuta una riunione con la giunta comunale, il presidente del consiglio ed alcuni consiglieri comunali. Gli amministratori si sono fatti portavoce delle istanze dei cittadini, degli operatori del settore, dei pescatori, dei **portuali**. Monti ha effettuato un sopralluogo, incontrato il comandante della capitaneria di **porto** Dario Di Perna, i rappresentanti dei pescatori e degli imprenditori.

«Ringrazio il neo presidente Monti per la sua visita e per l' attenzione dimostrata sulle problematiche legate al **porto** di Termini Imerese. Fin dal primo incontro ho percepito una assoluta disponibilità da parte del presidente dell' **Autorità Portuale** - ha affermato il sindaco nel corso della conferenza stampa -. Ringrazio la giunta comunale, il presidente del Consiglio Anna Amoroso, i consiglieri comunali presenti Anna Chiara, Giuseppe Di Blasi, Piero D' Amico, Salvatore Di Lisi, Maria Terranova, per la presenza e partecipazione. Stiamo tentando di risolvere il problema legato alla potabilità dell' acqua per i pescatori, una prima soluzione è stata individuata, infatti i lavori sono in corso e nella giornata odierna saranno definiti - ha aggiunto il primo cittadino -. Monti ha gestito il **porto** di Civitavecchia e in pochi anni è divenuto il quarto **porto** mondiale per traffico passeggeri e turistico. Ci auguriamo, che con la sua esperienza e con la nostra partecipazione attiva ai tavoli di programmazione possa avvenire il rilancio del nostro **porto** - ha concluso Giunta -. Vogliamo avere un ruolo determinante all' interno dell' **Autorità Portuale** di Sistema, partecipare ai tavoli nei quali verranno prese le decisioni sugli investimenti da fare e sulle decisioni sul traffico mercantile, commerciale e crocieristico».

«Ringrazio Monti a nome di tutta la giunta - ha aggiunto il vice sindaco Licia Fullone, presente alla conferenza stampa con l' assessore Rosa Lo Bianco - si è percepita l' apertura e la voglia di lavorare e di realizzare anche importanti traguardi».

«Tutto il consiglio comunale vuole il bene della città - ha affermato il presidente del Consiglio Comunale,

- segue

Anna Amoroso -. Abbiamo bisogno di azioni concrete che si possono realizzare e non soltanto di parole. E' vero che ci sono fondi europei che possiamo sfruttare ma queste risorse devono avere una continuità, che ciò possa fare da moltiplicatore per tanto altro.

Dal colloquio di oggi nella sede storica è emerso che le parole chiave sono due: sistema e sinergia.».

«Ringrazio il sindaco Francesco Giunta per l' accoglienza calorosa - ha affermato il presidente dell' **Autorità Portuale**, Pasqualino Monti-. Ho preso un unico grande impegno, di non fermarci alle conferenze stampa, sono abituato a fare le cose, a far lavorare la squadra, a portare risultati concreti.

Abbiamo davanti la sfida della programmazione, vale a dire la presentazione del piano operativo triennale che non deve essere un libro dei sogni - ha aggiunto Monti -. Il confronto deve esistere perché c' è rispetto di chi rappresenta le istanze dei cittadini e degli operatori **portuali** che rappresenta la grande famiglia che l' autorità portuale deve rispettare. Lavoreremo con il sindaco Giunta al piano triennale, il traffico dobbiamo conquistarlo.

Accolgo con interesse la forte presa di posizione del sindaco affinché Termini Imerese non divenga lo scarto dei mezzi pesanti di Palermo - ha concluso Monti -. Pari dignità per tutti gli scali. Va detto che anche il traffico pesante può produrre benessere e ricchezza per il territorio».

Entrata in vigore la **tassa** di **sbarco** ma non da Stintino

PORTO TORRES È stato applicato come previsto dal primo agosto il contributo di **sbarco** per chi vuole visitare il parco nazionale dell' Asinara. Il progetto voluto dalla amministrazione pentastellata ha riguardato però solo la tratta da Porto Torres a Cala Reale - con il traghetto della Delcomar che effettua il servizio in continuità territoriale - mentre per quanto riguarda i vettori in partenza da Stintino ci sono delle cosiddette "difficoltà tecniche" di applicazione della **tassa**.

A quanto pare la comunicazione dell' amministrazione comunale turritana è arrivata solo pochi giorni prima dell' entrata in vigore del previsto contributo di **sbarco** e alcuni operatori si dovrebbero ancora organizzare per proporre la novità alle persone trasportate. «Ci vogliono un registratore di cassa e della fiscalità separate - dice un operatore che fa il servizio tra Stintino e l' isola-parco - e secondo me il Comune di Porto Torres dovrebbe assumere delle persone negli altri approdi dell' Asinara per riscuotere il contributo richiesto».

Una situazione ancora ingarbugliata sul fronte stintinese, dunque, che comunque dovrà entrare a regime quanto prima e chiedere a visitatori e turisti i 5 euro richiesti nei mesi di

agosto e settembre. Gli operatori turistici che svolgono da anni servizi sull' isola, dopo la sfuriata della settimana scorsa contro questo provvedimento, non parlano: l' Ass.o.Asinara aveva già elencato le criticità relative al contributo in diversi tavoli di discussione, chiedendo, senza ricevere mai alcuna risposta, chi dovesse ritirare la **tassa**, come e che cifra fosse opportuna per una fase di startup.

«Non siamo mai stati contrari a questa **tassa** - avevano sottolineato -, ma se fosse partita con 2 euro come nella maggior parte delle isole d' Italia non ci sarebbe stata questa levata di scudi».

La giunta ha previsto a bilancio un gettito ipotizzabile di 300mila euro dal primo anno di applicazione del contributo di **sbarco**. (g.m.

)

Nautica, yacht in fuga dalla Costa Azzurra: benefici per Italia e Spagna

Genova - Dall'inizio dell'anno il giro d'affari del porto di Saint Tropez ha subito una perdita del 30%, mentre la rada di Toulon del 40%.



Genova - **Sempre meno yacht attraccano nei porti della Costa Azzurra, diventati troppo cari rispetto a quelli italiani o spagnoli.** A lanciare l'allarme i sindaci di Nizza e Toulon, Christian Estrosi e Hubert Falco, insieme con il presidente della regione, Renaud Muselier, in una lettera indirizzata al presidente Macron. «La gravità della situazione economica della filiera yachting nella regione ci impone di contattarla per fare appello al suo intervento diretto» si legge nel messaggio. **Secondo la camera di commercio, dall'inizio dell'anno il giro d'affari del porto di Saint Tropez ha subito una perdita del 30%, mentre la rada di Toulon del 40%.** Alla base di questi dati ci sarebbe l'applicazione troppo rigida di una sentenza europea sulla tassazione del gasolio per le navi, insieme a un recente decreto che impone agli armatori un versamento di contributi per i marinai. «Fare un pieno di carburante nautico in Italia per uno yacht di 42 metri permette di risparmiare fino a 21 mila euro» spiega la lettera.

Mezzogiorno, Parlamento approva Dl Sud. I porti al centro delle Zes



di Paolo Bosso

Martedì la Camera ha approvato in via definitiva il [decreto legge 91](#) recante “disposizioni urgenti sulla crescita economica nel Mezzogiorno”. È il “Dl Sud”, che dota le otto regioni del Meridione di finanziamenti, agevolazioni fiscali, contributi a fondo perduto e mutui agevolati alle imprese. Le principali azioni riguardano: l'istituzione di “**Zone Economiche Speciali**” (Zes), finanziamenti a chi avvia un'attività imprenditoriale (start-up) e incentivi alle **aziende agricole**. In tutto il governo mette a disposizione per il Mezzogiorno, tramite il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020, circa **un miliardo e mezzo di euro**: il grosso è destinato alla misura “Resto al Sud”, 1 miliardo e 250 milioni per le start-up; 205 milioni vanno alle Zes e 50 milioni a fondo perduto per le imprese agricole. A questi si aggiungono 40 milioni all'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro e 150 milioni per il sostegno amministrativo degli enti locali.

Fatto il contenitore, ora il contenutoIl Dl Sud rappresenta una cornice che, ora che è stata trasformata in legge dal Parlamento, necessita di essere “riempita” di contenuti tramite i decreti attuativi, atti fondamentali per permettere di avviare i finanziamenti e gli sgravi, [com'è già stato sottolineato a fine giugno in occasione dell'approvazione del decreto](#). Le Zes, in particolare, per l'assessore alle Attività Produttive della Regione Campania, Amedeo Lepore, rappresentano «un potente strumento di attrazione di investimenti. Nei prossimi giorni incontreremo il ministro per il Mezzogiorno per definire le modalità per la realizzazione della Zes in Campania. Merito del governo è aver limitato le Zes alle aree chiave del Mezzogiorno, evitando di cedere alle spinte che avrebbero ridotto questo intervento a un onnicomprensivo e inutile provvedimento». Vediamo nel dettaglio come funzionano i contributi economici.

I porti guidano le zone economiche speciali (art. 4) Si prevede la creazione di aree industriali di cui il porto costituisce l'anello logistico e amministrativo. Le imprese che si insediano o che vi partecipano, a patto che restino insediate per almeno cinque anni, godono di una burocrazia semplificata e di incentivi fiscali con crediti d'imposta non superiori, per singolo progetto, a 50 milioni. Le risorse sono suddivise in tre anni: 25 milioni nel 2018, 31,5 milioni nel 2019 e 150,2 milioni nel 2020. Le regioni di Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia possono fare richiesta d'istituzione - ai ministeri di Coesione Territoriale, Economia e Trasporti e presentando un piano strategico - di una zona economica speciale, un'area, recita il Dl 91 all'articolo 4, «costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico, e che comprenda almeno un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)». La centralità dei porti si vede da come è selezionato il soggetto incaricato di amministrare la Zes. L'amministratore è infatti identificato da un Comitato d'indirizzo composto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) interessata, che lo presiede, e un componente ciascuno di Regione, Presidenza del Consiglio dei ministri e ministero dei Trasporti. Inoltre il Comitato si avvale della consulenza del segretario generale dell'Adsp il quale funge in questo caso da "amministratore delegato", o "tesoriere", stipulando accordi con banche e istituti finanziari. L'Agenzia per la coesione territoriale è incaricata di vigilare l'andamento delle imprese che operano in regime di zona economica speciale, riferendo direttamente al premier e al ministero per la Coesione territoriale.

Resto al Sud (art. 1) È la misura principale: 1 miliardo e 250 milioni estesi fino al 2025, di cui il 2019 e il 2020 rappresentano gli anni con più fondi. Chi vuole avviare un'attività imprenditoriale e ha meno di 35 anni può richiedere, attraverso la piattaforma Invitalia, un finanziamento fino a un massimo di 40 mila euro, che diventano 200 mila per le cooperative. Del finanziamento per singolo soggetto, il 35 per cento è costituito da un contributo a fondo perduto e il 65 per cento in prestiti a tasso zero. Le pubbliche amministrazioni offrono consulenze gratuite.

Imprese agricole (art. 2) Sempre nella forma di fondi perduti (35%) e prestiti a tasso zero, sono finanziate le attività di imprese agricole residenti nelle otto regioni del Meridione. Nel complesso, le agevolazioni ammontano a 5 milioni nel 2017 e 15 milioni per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020.

Decreto Mezzogiorno, Uiltrasporti: ne apprezziamo l'approvazione



Roma, 2 agosto 2017 - “La possibilità di istituire le ZES (Zone Economiche Speciali) per le regioni del Sud è un’opportunità di rilancio da non perdere”. Così commenta il Segretario Generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, l’approvazione definitiva avvenuta ieri alla Camera del DL 91/2017, recante disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno.

“Ora non ci sono più alibi; in tempi urgenti la norma si deve trasformare in reale possibilità, a beneficio del Sud e di tutto il sistema Paese. Con l’abbattimento della burocrazia e le agevolazioni fiscali nelle ZES si valorizzano ampi territori e aree portuali oggi in crisi, per attrarre insediamenti di nuove imprese e quindi per la ripresa dell’occupazione.

“Nello stesso decreto – prosegue Tarlazzi – è apprezzabile la norma sul trasporto pubblico locale, che, come rivendicato dal Sindacato, introduce la necessaria clausola sociale, il reimpiego del personale inidoneo ed il ripristino del Regio Decreto 148/1931. Tali previsioni vanno a beneficio della tutela dei lavoratori autoferrotranvieri e della concorrenza tra imprese, che si deve esercitare su dinamiche di qualità e non di rincorsa al costo più basso”.

Decreto Mezzogiorno: Ultrasporti, apprezzata approvazione. Bene ripristino RD 148/1931

(FERPRESS) – Roma, 2 AGO – “La possibilità di istituire le ZES (Zone Economiche Speciali) per le regioni del Sud è un’opportunità di rilancio da non perdere”. Così commenta il Segretario Generale della Ultrasporti, Claudio Tarlazzi, l’approvazione definitiva avvenuta ieri alla Camera del DL 91/2017, recante disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno.

“Ora non ci sono più alibi; in tempi urgenti la norma si deve trasformare in reale possibilità, a beneficio del Sud e di tutto il sistema Paese. Con l’abbattimento della burocrazia e le agevolazioni fiscali nelle ZES si valorizzano ampi territori e aree portuali oggi in crisi, per attrarre insediamenti di nuove imprese e quindi per la ripresa dell’occupazione.

“Nello stesso decreto – prosegue Tarlazzi – è apprezzabile la norma sul trasporto pubblico locale, che, come rivendicato dal Sindacato, introduce la necessaria clausola sociale, il reimpiego del personale inidoneo ed il ripristino del Regio Decreto 148/1931. Tali previsioni vanno a beneficio della tutela dei lavoratori autoferrotranvieri e della concorrenza tra imprese, che si deve esercitare su dinamiche di qualità e non di rincorsa al costo più basso”.

DL Sud: Piras (Fit-Cisl), un passo avanti anche per autoferrotranviari e ferrovieri

(FERPRESS) – Roma, 3 AGO – “Esprimiamo soddisfazione per l’affidabilità dimostrata dai rappresentanti del Ministero dei Trasporti relativamente all’approvazione del decreto legge Sud, perché tra gli altri contenuti la norma ricomprende anche quanto concordato il 12 giugno tra i sindacati maggiormente rappresentativi e il Mit in materia di clausola sociale e contrattuale per autoferrotranviari e ferrovieri”, così dichiara Antonio Piras, Segretario generale della Fit-Cisl.

“Da oggi in caso di cambio azienda – prosegue Piras – alle lavoratrici e ai lavoratori del settore della mobilità verranno riconosciuti e applicati tutti i diritti acquisiti, a dispetto di quanti anche in sedi istituzionali come l’VIII Commissione del Senato, evidentemente sentendosi perennemente in campagna elettorale, avevano definito l’accordo siglato con il Mit carta straccia. Particolarmente tutelante è la previsione relativa alla riqualificazione del personale inidoneo alle attività di guida e similari che potrà essere utilizzato nell’ambito del contrasto all’evasione tariffaria. A questo punto con il varo di queste normative sarà più facile perseguire l’obiettivo del contratto unico della mobilità, per la definizione del quale la scorsa settimana abbiamo inviato le linee guida di piattaforma alle associazioni datoriali di riferimento”.

“Auspichiamo – conclude il Segretario generale – che le associazioni datoriali convengano sulla necessità di semplificazione e diminuzione dei contratti, in quanto il settore ha bisogno di normative moderne e adeguate che contemperino la tutela dei diritti e degli interessi legittimi delle lavoratrici e dei lavoratori e al tempo stesso consentano di offrire ai cittadini un servizio adeguato alle loro aspettative. Ricordiamo che per raggiungere tale obiettivo sono indispensabili gli investimenti utili ad ammodernare il parco automezzi anche con lo scopo di dotare i nuovi mezzi della tecnologia necessaria per scoraggiare e sanzionare tutti i comportamenti aggressivi nei confronti del personale e degli utenti, vista l’escalation di violenze ai danni del personale della mobilità negli ultimi giorni”.