



Primo piano:

"...Il porto riqualificherà la filiera del lavoro nella logistica..." (The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Trieste:

"...Le crociere snobbano il porto di Trieste..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Corsi di formazione per sicurezza nei porti..." (Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Classifica mondiale dei porti..." (The Medi Telegraph)

"...Il porto di Savona? Un'eccellenza nazionale..." (The Medi Telegraph)

"...Più nautica sulle banchine industriali..." (Il Secolo XIX)

Ancona:

"...L'International Propeller Club sbarca ad Ancona ..." (Ansa)

Livorno:

"...Il Parlamento Europeo a Livorno..." (Messaggero Marittimo, Il Tirreno)

Bari:

"...Concessione revocata per due cantieri navali..." (Nuovo Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Nuove regole per il Porto di Bari..." (PUGLIA IN)

"...Regione bocciata dal Tar..." (Corriere del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Il crollo nell'anno d'oro degli scali liguri..." (Il Secolo XIX)

"...La Zes può cambiare il destino della Calabria..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"... La Sicilia fa squadra..." (Gazzetta Marittima, Gazzetta del Sud)

"...Subito la modifica del decreto sui porti..." (Il cittadinodimessina.it, Normanno, Gazzetta del Sud)

"...VAS, CMdB solo un allarme silenzio..." (Il cittadinodimessina.it, Normanno)

"...I porti siciliani puntano su Fer e Gnl..." (Quotidiano Energia)

"...Zes portuali, cabina di regia per la Sicilia..." (Quotidianodisicilia.it)

Cagliari:

"...Un convegno per la Sardegna green..." (Gazzetta Marittima)

"...Istituire una rotta tra Livorno e Porto Torres..." (Messaggero Marittimo)

"...L'Economia si tinge di blu grazie alla rete dei porti..." (La Nuova Sardegna)

Focus:

"...Nove porti in corsa sul GNL..." (Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
5 Aprile 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Focus:

"...Nove porti in corsa sul GNL..." (Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

The Medi Telegraph

«Il porto rivalificherà la filiera del lavoro nella logistica»

Lo scorso 31 marzo ed il 1 aprile (giorno di Pasqua) *il Secolo XIX* ha ospitato due interventi che da angolature diverse e con toni decisamente contrapposti prendevano in considerazione il tema del lavoro portuale.

L'articolo di Alberto Quadrati dal titolo "Ecco perché sbaglia chi dice che i Robot ci rubano il lavoro" riportando il punto di vista di Alessandro Santamaria - A.D. di Roboteco azienda specializzata nella costruzione di Robot dedicati alle produzioni industriali - indicava che «nel 2016 1,8 milioni di Robot si stima abbiano creato dai 9 ai 12 milioni di posti di lavoro» ed inoltre si affermava che ciò che è avvenuto nelle imprese di trasformazione potrà avvenire nel mondo dei servizi portuali dove l'ingresso dell'automazione non cancellerà il lavoro «ma piuttosto lo redistribuirà» nella filiera logistica retroportuale.

Meno trionfalistico è invece il tono dell'articolo di Giorgio Carozzi che nella sua rubrica "Pilotina Blog" dove si è sostenuto, in primo luogo, che se in porto si dimentica il lavoro ci si può anche scordare della crescita e, in secondo luogo, che «in un Porto grande e importante come quello di Genova nessuno ce la può fare da solo».

Al di là degli approcci più o meno trionfalistici, lo stesso Carozzi ha sostenuto che la prossima applicazione del Decreto Legge n. 237 del 2017, meglio noto come "Correttivo porti", sarà decisivo per dare nuova dignità e collocazione al lavoro portuale all'interno del mercato dello shipping e dei servizi portuali in profondo mutamento e non solo nella realtà genovese.

Prima di questi due articoli, il 22 marzo, la neonata Fondazione Scuola Italiana Logistico portuale (Silp) a Palazzo San Giorgio aveva affrontato temi analoghi nel corso della presentazione ad esperti e operatori (non solo genovesi) delle proprie attività. In quel contesto dove si è parlato del lavoro quale asset strategico per lo sviluppo competitivo del cluster logistico portuale italiano sono emersi alcuni elementi che offrono ulteriori spunti di riflessione. In merito alla temuta contrapposizione tra Robot e Lavoratori portuali si è ad esempio sostenuto che il rischio dell'ingresso dei robot nell'arena portuale non sia tanto legato ad una perdita del lavoro quanto piuttosto ad una sua banalizzazione. Un ciclo portuale in cui gli uomini sono appendici delle macchine e non viceversa. L'ipotesi poi, che il lavoro portuale a seguito della robotizzazione dei cicli portuali venga redistribuito lungo la filiera logistica retroportuale alimenta la preoccupazione circa il sostanziale peggioramento delle condizioni di lavoro.

La specialità del lavoro portuale riconosciuta dal contratto di lavoro, dalle istituzioni pubbliche e private, rischia di perdersi all'interno del poco trasparente mondo dei servizi logistici nei magazzini e nelle piattaforme logistiche di cui purtroppo si ha notizia solo per l'inasprirsi dei conflitti e per condizioni di lavoro ai limiti della legalità. Il futuro del lavoro portuale in Italia, al di là delle angolazioni da cui lo si prende in esame e dagli approcci più o meno trionfalistici con cui lo si affronta, dipenderà molto dalla capacità delle Autorità di Sistemi Portuali di implementare il cosiddetto "Correttivo Porti" definendo il Piano organico porto, un'analisi dei fabbisogni formativi e i conseguenti Piani formativi.

-segue

Il porto può così divenire il luogo in cui avviare una complessiva riqualificazione di tutta la filiera e non il contrario. Come ha sostenuto Zeno D'Agostino Presidente di Assoporti nel suo intervento nel corso dell'incontro della Fondazione Silp, gli strumenti, grazie al Correttivo, sono ora nelle mani dei Presidenti e dei Comitati di Gestione delle 15 AdSP, si tratta solo di avere il coraggio di utilizzarli al fine di migliorare qualità ed efficienza degli addetti del porto. Sarebbe opportuno che tale sforzo fosse ispirato da principi comuni e da obiettivi strategici condivisi da tutta la portualità italiana. La Fondazione Silp si propone in proposito di cercare la più ampia collaborazione da parte di tutti gli attori della scena portuale offrendo a quanti sono interessati un supporto tecnico ed operativo.

Il Piccolo

Le crociere snobbano il porto di Trieste. Passeggeri giù del 65%

La Msc Seaside attraccata alla Stazione Marittima lo scorso novembre dopo il varo alla Fincantieri di Monfalcone

TRIESTE Poche luci e tante ombre per il traffico crociere di Trieste. Il mancato arrivo a fine marzo dell'attesissima **Carnival Horizon** - colosso da 323 metri di lunghezza che ha annullato all'ultimo la festa prevista in città per la consegna ufficiale - rischia di non essere infatti l'unico neo della stagione. Dopo un 2017 totalmente negativo il movimento crocieristico dà infatti nuovi segnali di ripresa in gran parte d'Italia e nel Paese nel suo complesso, ma non così nel capoluogo del Friuli Venezia Giulia che va in controtendenza e rivela ulteriori arretramenti rispetto alle non già splendenti ultime stagioni. Tant'è che non soltanto le feste pasquali, ma l'intero mese di aprile e la prima dozzina delle giornate di maggio lasceranno le banchine desolatamente vuote.

La spietata radiografia della situazione arriva dallo **Speciale crociere** di Risposte Turismo relativamente alle previsioni dell'attività crocieristica per questa stagione. Trieste occupa un mesto diciassettesimo posto a livello nazionale con la perdita di ulteriori cinque posizioni rispetto alla già deludente dodicesima casella del 2017. Totalizzerà 42.400 passeggeri frutto di 52 toccate rispetto ai 121.219 passeggeri con 59 toccate dell'anno scorso. Il crollo è del 65% di passeggeri e del 10,3% di toccate in meno. Tutto questo mentre l'Italia nel suo complesso salirà da 10,1 a 11 milioni di passeggeri e da 4.628 a 4.868 toccate crescendo rispettivamente del 9,8% e del 5,2%.

In vetta alla graduatoria si piegherà Civitavecchia (che alle spalle ha Roma) toccando il record di ben 2 milioni e 400mila turisti con 775 navi all'attracco. Venezia rimarrà stabile sfiorando il milione e mezzo di passeggeri nonostante le infinite polemiche e Napoli occuperà la terza piazza. **Trieste** nel 2018 si farà superare anche da Catania, Brindisi, Olbia, Salerno e Ancona che l'anno scorso precedeva e soltanto di un pelo terrà testa a Trapani.

L'anno-flop delle crociere Gli arrivi scesi del 16%

FIUME. Sono in controtendenza i risultati del settore crocieristico croato, a confronto con la stagione turistica 2017 che ha stracciato record a bizzefte.

Neanche a dirlo, il suo crollo di passeggeri non avrà eguali in tutta la penisola. «Forse rispetto a questi numeri faremo qualcosa di più», si limita ad affermare con voce un po' mesta **Franco Napp**, amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri che ammette di essere tornato a mani vuote dal Seatrade Cruise di Fort Lauderdale in Florida «ma perché - afferma - i contratti buoni li avevamo già sottoscritti l'anno scorso». Bisognerà dunque attendere il 13 maggio per la prima delle dodici toccate domenicali della tedesca **Mein Schiff 2**, nave di 264 metri capace di 1.912 passeggeri che userà Trieste come homeport così come anche la Horizon della **Pullmantour** che arriverà a Trieste per cinque volte. Altrettante le toccate della **Marella Celebration**, mentre soltanto nel prossimo mese di ottobre si vedrà apparire la sagoma di un'unità della Costa (che pure è uno dei soci di Trieste Terminal Passeggeri, ndr) che porterà qui in autunno la **Costaneo Riviera** di 216 metri e 1.700 passeggeri quando è piena. Cinque gli arrivi anche di **neoRiviera**. Al di là delle ormai usuali toccate dell'originale, ma piccolissima nave **Arethusa**, qualche palazzo galleggiante non mancherà con la sua spettacolare presenza e il suo indotto economico, ma sottolineerà con la sua presenza sporadica che in un porto che nel settore cargo punta addirittura alla top ten europea, il settore passeggeri, purtroppo, in epoca contemporanea non è mai decollato.

Corsi di formazione per sicurezza nei porti

Avviati entro Giugno, diretti ai responsabili della sicurezza dei lavoratori dei porti liguri

GENOVA – Entro Giugno saranno avviati i corsi di formazione destinati in particolare ai responsabili della sicurezza dei lavoratori dei porti liguri. È quanto emerso nel corso della riunione del tavolo previsto dall'Accordo Quadro sulla Sicurezza nei Porti e convocato dalla vicepresidente e assessore alla Sanità di Regione Liguria Sonia Viale, dopo l'incidente dei giorni scorsi in porto, al Vte di Genova, in cui è morto un autotrasportatore. Hanno partecipato i rappresentanti di Capitanerie di Porto, Autorità Portuali di sistema, sindacati, Ispettorato del Lavoro, Asl, Prefettura, Confindustria, Confartigianato, Cna, Ascom. "Regione Liguria ha precisi compiti di coordinamento delle politiche in materia di sicurezza sul lavoro – ha affermato Viale – e di formazione degli operatori. Questo tavolo deve essere un punto di riferimento istituzionale per analizzare problematiche e trovare soluzioni condivise. Tra le criticità emerse, quella legata agli accessi nelle aree portuali, in particolare da parte degli autotrasportatori: su questo sarà attivato un tavolo ad hoc per trovare soluzioni adeguate, nel rispetto delle competenze delle diverse autorità, e sarà valutata la possibilità di avviare un'attività di formazione rivolta a coloro che transitano in aree portuali per contenere al minimo i rischi legati all'attività svolta". La prossima riunione del tavolo è prevista tra due mesi, quando saranno nuovamente invitati anche i rappresentanti delle parti datoriali.

Il Secolo XIX

Da giugno corsi sulla sicurezza per i lavoratori nei porti liguri

L' ACCESSO alle aree dei porti di lavoratori non portuali rappresenta ancora una criticità per la sicurezza, come dimostrato dal tragico incidente che la scorsa settimana ha coinvolto un autotrasportatore al terminal Vte di Genova. Se n' è parlato ieri al tavolo convocato dalla vicepresidente e assessore alla Sanità di Regione Liguria, Sonia Viale, a cui hanno partecipato i firmatari dell' Accordo quadro sulla sicurezza nei porti del 2015, con l' aggiunta di rappresentanti delle associazioni datoriali e della Prefettura di Genova.

«Sarà valutata - ha detto Viale - la possibilità di avviare un' attività di formazione rivolta a coloro che transitano in aree portuali per contenere al minimo i rischi legati all' attività svolta. In questo senso, può essere svolta un' attività di informazione e formazione nei confronti della parte datoriale e di tutti coloro che svolgono attività in ambito portuale».

Entro giugno saranno avviati i corsi di formazione destinati in particolare ai responsabili della sicurezza dei lavoratori (ris) dei porti liguri nell' ambito di un Piano straordinario di formazione i cui contenuti saranno elaborati dai firmatari liguri dell' Accordo quadro, come Capitanerie di Porto, Autorità di sistema portuale, sindacati confederali, Ispettorato territoriale del lavoro, Asl.

I sindacati hanno posto il problema delle interferenze fra lavoratori portuali e lavoratori esterni, che riguarda non soltanto gli autotrasportatori, ma anche i marittimi. Un altro incidente mortale a Genova, nel 2016, aveva riguardato proprio il nostromo di un traghetto.

Classifica mondiale dei porti, Genova e La Spezia in risalita / GRAFICO

Genova - Peggio di Gioia Tauro non ha fatto nessuno. Nel mondo. Il 2017 è stato l'anno che ha certificato la crisi dell'ormai ex principale porto italiano.

Genova - Peggio di Gioia Tauro non ha fatto nessuno. Nel mondo. Il 2017 è stato l'anno che ha certificato la crisi dell'ormai ex principale porto italiano. I dati di Alphaliner, lo hanno certificato: lo scalo calabrese ha chiuso l'anno con un calo del 12,4%, il dato negativo più forte dei 110 porti del mondo che compongono la classifica stilata dall'analista dello shipping. Il primato negativo ha portato il traffico totale dello scalo a 2,45 milioni di teu e una retrocessione di ben 18 punti: dal 51esimo posto, al numero 69. Difficile incolpare la crisi di volumi globali, visto che secondo **Alphaliner**, sono meno di 20 i porti che contano una variazione negativa nel traffico tra il 2016 e il 2017. Gli altri transhipment dell'area Mediterranea crescono: il Pireo, lo scalo greco in mano ai cinesi, sale di due posizioni, come Tanger Med in Marocco.

I liguri salgono

Genova guadagna 4 posizioni, grazie ai 2,6 milioni di container movimentati l'anno scorso. La crescita del capoluogo ligure si è attestata al 14,1%, mentre **La Spezia** (1,47 milioni di teu) ha fatto anche meglio: +15,8% e salto in avanti in classifica. **Genova** arriva al 63esimo posto, le banchine spezzine salgono alla casella 103 e rimangono sopra il porto francese di **Marsiglia**, ferma 1,3 milioni di contenitori. Tra gli europei la performance di Barcellona è tra le migliori: +34%, superato il muro dei 3 milioni di container.

Lo strapotere della Cina

La bandiera di Pechino domina la classifica di Alphaliner. Tra i primi 10 porti, 6 sono cinesi, compreso il vincitore. Shanghai rimane il primo scalo al mondo con 40,23 milioni di container movimentati in un anno. Singapore è secondo, distanziato però di circa 7 milioni di teu. Per arrivare al primo scalo europeo, bisogna scendere sino a Rotterdam che con i 13,7 milioni di container è in dodicesima posizione. Tra i grandi del Northern Range, Anversa cresce, mentre Amburgo in calo di quasi un punto, rimane stabile in diciottesima posizione.

Campostano: «Il porto di Savona? Un'eccellenza nazionale»

Savona - «Qui l'unico intervento portuale, finanziato e cantierato, di dimensioni attrattive».

Savona - Il 2017 è stato un anno positivo per lo sviluppo dei traffici nel porto di Savona? «Pur non essendo ancora disponibili i dati definitivi - spiega **Ettore Campostano**, presidente di Isomar, l'associazione degli agenti marittimi e spedizionieri di Savona e Imperia - è possibile affermare che il 2017 abbia finalmente invertito il trend negativo degli ultimi anni, registrando un generale incremento: una crescita non elevata ma comunque apprezzabile, nonostante alcune disomogeneità e contraddizioni».

Quali sono, invece, le prospettive per il 2018?

«Alla luce dei dati finora acquisiti, le prospettive sui traffici per il 2018 sono ad oggi positive, anche in ragione del prossimo completamento della piattaforma Maersk. Ricordo che lo scalo di Savona-Vado Ligure è un caso di best-practice riconosciuto a livello nazionale ed internazionale, essendo l'unico porto italiano a poter disporre di un intervento, finanziato e cantierato, di dimensioni attrattive per la comunità mercantile globale. L'organismo Savona-Vado ha dimostrato come il mantenimento di un buon livello di dialogo tra tutte le componenti del porto consenta di affrontare positivamente le difficoltà - intrinseche e congiunturali - dei traffici marittimi, garantendo sempre un buon livello di assorbimento della forza lavoro e l'equilibrio nella distribuzione delle risorse».

Quale è lo stato di salute degli operatori savonesi?

«Gli operatori savonesi hanno resistito con tenacia al decennio di crisi che ha profondamente segnato e ridimensionato lo scenario produttivo nazionale e mondiale; la globalizzazione ha inoltre aperto le frontiere a competitor non sempre operanti nella piena trasparenza. Tuttavia, non è nel dna degli imprenditori savonesi cedere alla rassegnazione: noi continuiamo a credere, con la testardaggine che ci contraddistingue, che la funzione sociale ed economica del porto e dei suoi operatori virtuosi resti insostituibile, irrinunciabile e strategica per il territorio».

Crede che l'unione tra le ex Authority di Genova e Savona in un'unica Autorità di sistema portuale sia stato un provvedimento utile?

-segue

«A destare preoccupazioni non è tanto la riforma quanto la sua concreta attuazione: abbiamo da subito segnalato i potenziali rischi che avrebbe comportato un'applicazione della riforma dogmatica e lontana dalle esigenze di operatività dei porti. Tuttavia, diversamente da altre realtà, il nostro approccio, in armonia con l'intera comunità portuale savonese, è stato critico ma pragmatico e collaborativo. Oggi, a distanza di oltre un anno dall'istituzione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ci troviamo, purtroppo, a riscontrare che la sintesi tra le due macchine amministrative talvolta non è efficace, provocando in qualche caso un rallentamento sensibile – se non un blocco – dell'operatività quotidiana, con una conseguente diminuzione dei fattori di competitività del nostro scalo. Per ottenere risposte e autorizzazioni a semplici richieste o comunicazioni inerenti problematiche gestorie, che in passato avevano esiti pressoché immediati, riscontriamo oggi complessità e confusioni di competenze: la centralizzazione e l'allungamento della catena burocratica rendono difficili operazioni che hanno bisogno, invece, di risposte pronte e precise».

Quali sono i principali problemi che lo scalo deve risolvere?

«Lo scalo deve recuperare quell'efficienza e quella qualità operativa su cui il sistema portuale savonese ha costruito negli anni la propria forza. Occorre che l'ufficio Territoriale dell'Autorità portuale disponga di una piena capacità e di autonomia decisionale sugli atti amministrativi locali, cioè quelle semplici autorizzazioni che hanno a che fare con la funzionalità concreta e quotidiana del porto: le autorizzazioni operative, gli atti a corredo di iter amministrativi già avviati e le manutenzioni spicciole. Savona ha delle peculiarità morfologiche ed infrastrutturali che hanno indotto peculiari scelte operative. Ricordo – tra tutte – l'ordinanza che regola gli accosti sia su banchina pubblica che su banchine in concessione, favorendo così una eccellente occupazione e la saturazione dei fattori produttivi dello scalo, altrimenti di difficile realizzazione. Nel pieno rispetto della riforma, occorre quindi valorizzare e non penalizzare lo scalo savonese che è – e resta – il quinto scalo italiano in termini di traffico e gettito tributario».

Più nautica sulle banchine industriali nuovi spazi per riparare yacht e barche

SIMONE GALLOTTI
FRANCESCO MARGIOCCO

GENOVA. Il mercato, ne è sicuro Ferdinando Garrè, c'è e anzi, San Giorgio del Porto ha dovuto lasciare qualche commessa che poteva ottenere agevolmente.

Il refit e la manutenzione della nautica e in particolare del segmento sino a 30 metri, è la nuova scommessa dei cantieri genovesi che hanno chiesto all'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, un allungamento della concessione della Gerolamo Scorza per riadattare gli spazi di Calata Gadda alla riparazione e rimessaggio degli yacht. L'investimento previsto dal gruppo genovese, si avvicina al milione e mezzo di euro, ma contando anche la manutenzione straordinaria, si arriva a 2,5 milioni. In particolare San Giorgio del Porto, destinerà un capannone al rimessaggio contemporaneo «di 4/6 imbarcazioni comprese tra i 15 e i 25 metri». Il gruppo genovese intende dotare quella zona del porto anche dell'equipment necessario al nuovo polo della nautica con una gru, un carrello semovente, bilancini e fasce di sollevamento. «Fondamentale per il conseguimento degli obiettivi economici della società» è l'installazione nello specchio acqueo di Calata Gadda, di un pontone sommergibile lungo 50 metri (e largo 30), capace di sollevare sino a 1.000 tonnellate: servirà per la manutenzione degli yacht. Tra le

altre attività previste nell'istanza c'è anche un centro «per lo stoccaggio, manutenzione e riparazione delle vele, anche di grandi dimensioni. Questo investimento è particolarmente importante perché oggi la città di Genova offre un servizio alquanto scarso»

CANTIERISTICA, IL TIMONE PASSA A GUGLIELMINI

GENOVA. Cambio al vertice della sezione Industria cantieristica navale di Confindustria Genova. Bruno Guglielmini (Amico & Co) prende il posto di Ferdinando Garrè (San Giorgio del Porto). Il vice presidente è Paolo Capobianco (Fincantieri).

scrive San Giorgio del Porto nell'istanza. Se l'Authority dovesse dare l'ok alla richiesta, serviranno 4/5 mesi «per l'approntamento del cantiere» e la stima di inizio operatività è per l'autunno di quest'anno. Secondo le stime della stessa società, il fatturato nel 2019 dovrebbe essere sui 600/700 mila euro e crescere del 10% all'anno successivamente.

Amico

Per competere con i loro concorrenti francesi e spagnoli, i cantieri Amico hanno presentato all'Adsp un'istanza per realizzare uno "ship-lift", un dispositivo sommergibile di sollevamento per navi lunghe fino a novanta metri. Formato da una serie di travi di acciaio perpendicolari all'asse della darsena e da altre travi secondarie parallele all'asse, si tratta in

pratica di un ascensore in grado di sollevare fino a 6.000 tonnellate per portare la nave in secca. Si tratterebbe del primo "ship-lift" in un porto italiano; di uno strumento identico si stanno dotando le riparazioni navali del porto di Barcellona. L'infrastruttura, scrive l'azienda, consentirebbe «di poter eseguire contemporaneamente più commesse in secca» su imbarcazioni di grandi dimensioni, mentre oggi commesse di questa portata possono essere eseguite solo «una alla volta ...un limite evidentissimo». Per ospitare in maniera ottimale lo ship-lift servirebbero circa 4.000 metri quadrati di nuove aree a terra ottenibili con una parziale ricollocazione concordata delle due aziende confinanti, Genoa Sea Service e Gatti, co-firmatarie dell'istanza insieme ad Amico. L'investimento previsto è di 26,7 milioni di euro.

Sech su Bettolo

Il Terminal Sech ha chiesto in concessione sino a fine 2020 un'area di 30 mila metri quadrati che saranno adibiti allo stoccaggio di container pieni e vuoti «in previsione di un incremento del traffico». Scrive il gruppo guidato da Giulio Schemone che la richiesta è stata inviata considerando che Bettolo «è in fase di ultimazione come piazzale ed in attesa degli sviluppi della concessione».

L'International Propeller Club sbarca ad Ancona

Prima assemblea e convegno il prossimo 6 aprile

(ANSA) - ANCONA, 4 APR - L'International Propeller Club sbarca ufficialmente ad Ancona il 6 aprile prossimo, con la prima assemblea della neonata associazione - che si aggiunge ai 22 club già attivi in Italia - a cui seguirà un convegno intitolato "L'Autorità di Sistema Portuale: sviluppi futuri e strategie competitive". All'incontro prenderanno parte Umberto Masucci, Presidente Nazionale dell'International Propeller Club; Rodolfo Giampieri, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale; Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e Stefano Zunarelli, dello Studio Legale Associato Zunarelli.

"Sono già numerose le professionalità che hanno scelto di associarsi al nostro club, ma sono certo che molti altri aderiranno nei prossimi mesi: insieme lavoreremo per rendere sempre più forte e rappresentativa la voce del porto di Ancona" ha dichiarato Andrea Morandi, Presidente degli Agenti Marittimi di Marche e Abruzzo. (ANSA).

Il Parlamento europeo a Livorno

Sopralluogo al Tdt e dibattito a Palazzo Rosciano

LIVORNO – Una delegazione della Commissione “Mercato interno e Protezione consumatori” del Parlamento europeo, si recherà domani in visita a Livorno per incontrare i vertici dell'Agenzia Dogane e Monopoli e quelli dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Obiettivi della missione sono quelli di analizzare, nell'ambito del quadro normativo comunitario (Direttiva generale Sicurezza prodotti e direttive Nuovo Approccio) e del suo recepimento da parte della legislazione nazionale (Codice del Consumo e decreti attuativi specifici), il ruolo dell'Agenzia delle Dogane quale organo di controllo alle frontiere dell'Unione europea e conoscere da vicino come si lavora a Livorno.

Nel primo pomeriggio, la delegazione della Commissione composta da sette membri, tra i quali gli italiani Laura Comi (PPE) e Nicola Danti (Alleanza progressista Socialisti e Democratici), si recherà in porto per un sopralluogo al Terminal Darsena Toscana, dove verranno testate le apparecchiature scanner che “radiografano” i container in transito dallo scalo labronico. Presente il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Giuseppe Napoleoni.

Successivamente, intorno alle ore 17, la delegazione del Parlamento europeo si sposterà a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, dove incontrerà il presidente dell'Authority, Stefano Corsini, e prenderà parte a un dibattito sul tema degli orientamenti per i controlli all'importazione riguardanti la sicurezza e la conformità dei prodotti.

Il Tirreno

Darsena Toscana: Commissione Europea in visita

Oggi una delegazione della Commissione "Mercato Interno e Protezione Consumatori" del Parlamento Europeo sarà in visita a Livorno per incontrare i vertici dell'Agenzia Dogane e Monopoli e quelli dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Nel primo pomeriggio la commissione - di cui saranno presenti 7 membri, tra i quali gli italiani Laura Comi (PPE) e Nicola Danti (Alleanza progressista Socialisti e Democratici) - sarà al Terminal Darsena Toscana, dove verranno testate le apparecchiature scanner che "radiografano" i container in transito dallo scalo labronico. Presente il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Giuseppe Napoleoni. Alle 17 la delegazione si sposterà a Palazzo Rosciano.

In crisi, a causa di ritardi nei pagamenti, la Cbs e la Damerin
Realtà industriali storiche e importanti per l'economia locale

Concessione revocata per due cantieri navali Tremano 50 lavoratori

Fiom e Cgil: «Chiederemo un incontro urgente con l'Autorità portuale»



di Elda DONNICOLA

L'Autorità portuale ha revocato la concessione demaniale ai cantieri navali Cbs (Cantieri Balsamo Shipping) e Damerin a causa dei ritardi in alcuni pagamenti ed entro il 24 aprile rischiano di restare a casa una cinquantina di lavoratori oltre che vedere scomparire realtà industriali storiche ed importanti dell'economia del territorio. Da ieri mattina i lavoratori sono in stato di agitazione e in assemblea permanente davanti ai cancelli dei cantieri ubicati vicino al Porticciolo in località Bocche di Puglia (nelle foto di Msa Frigione). Della questione si sono fatti carico la Fiom e la Cgil che hanno già invocato l'intervento della task-force regionale per l'occupazione.

«I Cantieri Balsamo Shipping e il Cantiere Damerin - affermano i segretari Cgil e

Fiom Antonio Macchia e Angelo Leo - sono una realtà economica del nostro territorio sin dal 1922 e da sempre hanno dato lavoro al territorio, portando sino ad oggi al compiuto pensionamento oltre 50 unità professionali. Da sempre hanno operato sul mercato nelle nuove costruzioni sia per operatori pubblici che privati quali Navalcostarmi, Fincantieri, la Giff e il Corpo delle Capitanerie di Porto. Una vicenda giudiziaria, conclusasi con l'assoluzione piena del management, però ha bloccato l'economia dell'azienda, che con molta fatica ora sta provando a tornare ad essere quella realtà economica che tanto lustro ha dato al territorio».

Gli storici Cantieri Balsamo, oggi denominati Cbs, e il Cantiere Damerin si trovano uno accanto all'altro al porticciolo. Cbs si occupa di cantieristica navale, costruisce componenti navali e fa manutenzione navale, è



l'ultimo cantiere ad essere dotato dell'alaggio, ovvero della possibilità di tirare a secco una nave. Anche Damerin costruisce imbarcazioni oltre che effettuare lavorazioni di rimessaggio. In comune hanno che entrambe hanno ricevuto, da parte dell'Autorità portuale, la revoca delle concessioni per ritardi nei pagamenti dovuti e a nulla sono valse la presentazione di un piano di risanamento e la richiesta di incontri per evitare che ciò

accadesse. Risultano la maggior parte dei lavoratori, tra un cantiere e l'altro sono una cinquantina, sono in aspettativa in attesa che la situazione si possa risolvere ed il rischio di essere licenziati se nulla dovesse accadere entro il termine ultimo del 24 aprile, giorno in cui il Tar, che pure è stato coinvolto, ha fissato la sospensione del provvedimento. Il programma industriale è pronto, le commesse ci sono ma le attività non possono partire in assenza delle autorizzazioni e i cantieri rischiano di ripiombare nei debiti. Da ieri mattina i lavoratori insieme ai sindacalisti di Cgil e di Fiom si sono riuniti in assemblea e hanno dichiarato lo stato di agitazione.

«E' sorta questa problematica relativa al pagamento dei canoni demaniali in favore dell'Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico - riferiscono Macchia e Leo - che sebbene siano stati onorati a mezzo po-

lizza assicurativa, hanno generato comunque da parte dell'Ente concedente, la richiesta di liberare la zona in concessione, con conseguente licenziamento dei lavoratori in essa applicati. Eppure, chi in questo momento applica clausole asettiche che mirano alla liberazione della zona concessa, dovrebbe tenere a mente che i Cantieri hanno investito ingenti somme per rendere l'area produttiva in materia cantieristica e questo investimento non può non essere tenuto da conto». Compito del sindacato è quello di farsi carico del problema occupazionale. «Questa situazione - aggiungono i segretari - è tanto più sconcertante se si considera che le aziende dal punto di vista delle commesse è in pieno exploit economico e possono far fronte anche ad un incremento ingente di forza lavoro. Per questo, la decisione appare doppiamente pu-

nitiva e priva di utilità economica, sia per il territorio brindisino, che per la stessa Autorità di Sistema». Purtroppo però, il termine ultimo si avvicina e se nulla interviene i Cantieri saranno costretti a chiudere e i lavoratori, tutti professionisti con alta specializzazione in materia cantieristica-navale, saranno licenziati. «Più volte - aggiungono Macchia e Leo - le aziende hanno cercato un incontro con i vertici dell'Autorità, ma non c'è stato alcun riscontro, quindi si rende necessario chiedere un incontro pubblico teso alla discussione e risoluzione della problematica che, per quanto ci compete, abbraccia essenzialmente le problematiche dei dipendenti, ma che sicuramente dovrà riguardare la soluzione dell'intera controversia». I Cantieri hanno già comunicato ai lavoratori che nei prossimi giorni avvieranno le procedure di licenziamento di tutto il personale. Per questo Cgil e Fiom hanno inviato una nota alla Task-force regionale per l'occupazione per chiedere un incontro urgente fra tutte le parti interessate al fine di trovare una soluzione.

LA VERTENZA

CGIL E FIOM: «FAREMO LE BARRICATE»

CONTENZIOSO RISOLTO

I canoni demaniali onorati a mezzo polizza assicurativa, ma l'Ente ha chiesto di liberare la zona in concessione entro il 26 Aprile»

IL PARADOSSO

La società è in perfetta salute e potrebbe assumere ancora considerato l'importante numero di commesse

«Sfrattata» dall'Authority azienda rischia la chiusura

La vicenda della ex Cbs-Damarin che potrebbe addirittura triplicare i posti

● Sfrattati dall'Authority, nonostante un contenzioso relativo a canoni demaniali onorato, e con la prospettiva imminente - se non sopravvengano ripensamenti dell'ultima ora di dover licenziare i propri dipendenti. Non solo. Il danno, oltre la beffa, è che pur avendo commesse per poter potenzialmente triplicare la forza lavoro con nuove assunzioni, il cantiere è allo stato costretto a sloggiare.

A puntare i riflettori sulla situazione di Cbs (ex Cantieri Balsamo) e Damarin sono Cgil e Fiom con i rispettivi segretari generali Antonio Macchia ed Angelo Leo che ripercorrono la storia dell'azienda: «Una realtà economica del nostro territorio sin dal 1972 e da sempre ha dato lavoro al territorio, portando sino ad oggi al compiuto pensionamento oltre 50 unità professionali. Da sempre operando sul mercato nelle nuove costruzioni sia per operatori pubblici che privati quali Navalcostarmil, Fincantieri, la Gdf e il Corpo delle Capitanerie di Porto. Una vicenda giudiziaria, conclusasi con l'assoluzione piena del management, però ha bloccato l'economia dell'azienda, che con molta fatica sta provando a tornare ad essere quella realtà economica che tanto lustro ha dato al territorio». Il contenzioso in corso.

«Non ultimo - spiegano Leo e Macchia - si è inserita la problematica relativa al pagamento dei canoni demaniali in favore dell'Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico, che sebbene siano stati onorati a mezzo polizza assicurativa, hanno generato comunque da parte dell'Ente concedente, la richiesta di liberare la zona in concessione, con conseguente licenziamento dei lavoratori in cassa integrazione. Inoltre, chi in questo momento applica clausole asettiche che mirano alla libera-

zione della zona concessa, dovrebbe tenere a mente che la Cbs e Damarin ha investito ingenti somme per rendere l'area demaniale una zona ad alta produttività in materia cantieristica, sicché tale investimento dovrà comunque essere tenuto in conto». Su queste basi la vertenza di Fiom e Cgil che ieri hanno svolto una assemblea sul cantiere. «A questo punto, per quanto di nostra competenza, vi sono circa 20 famiglie che, laddove si verificasse la chiusura del cantiere a causa della esecuzione delle richieste dell'Authority, rimarrebbero senza reddito in un territorio che già soffre su diversi settori. Occorre puntualizzare che questa richiesta è tanto più sconcertante se si considera che l'azienda dal punto di vista delle commesse è in pieno exploit economico e può far fronte anche ad un incremento ingente di forza lavoro, sicché questa decisione appare doppiamente punitiva o priva di utilità economica, sia per il territorio Brindisino, che per la stessa Autorità di Sistema. Adesso il termine ultimo è sciolto, ove entro il 26 aprile non si riesca a risolvere la problematica relativa al rilascio dell'area demaniale, il cantiere sarà costretto a chiudere e i lavoratori - tutti professionisti con alta specializzazione in materia cantieristico-navale - saranno licenziati. Più

volte l'azienda ha cercato un incontro con i vertici dell'Autorità di Sistema, ma non è stato possibile che ciò avvenisse, sicché si rende necessario chiedere un incontro pubblico teso alla discussione e risoluzione della problematica che, per quanto compete a Cgil e Fiom abbraccia essenzialmente le problematiche dei 60 tra lavoratori dipendenti e in mobilità, ma che sicuramente dovrà riguardare la soluzione della intera controversia sotto i diversi aspetti logistico-economici». Ieri l'azienda ha comunicato con propria iniziativa ai Lavoratori che nei prossimi giorni avvierà le procedure di licenziamento di tutto il personale. Cgil e Fiom chiedono con urgenza la necessità di risolvere quanto prima la vertenza ed hanno in vista del problema oltre alle parti interessate anche la Task Force Regionale Politiche del Lavoro e la prefettura.

«Faremo le barricate» annuncia Angelo Leo. «La Fiom difende da sempre i posti di lavoro normalmente quando le aziende sono in crisi, ma in questo caso è veramente assurdo che una azienda sana, in perfetta salute e con la possibilità di triplicare i suoi occupati sia costretta a chiudere per 35 mila euro di contenzioso peraltro già onorato. Da oggi siamo in assemblea permanente accanto ai lavoratori».



LA PROTESTA I rappresentanti di Fiom e Cgil sul cantiere coi lavoratori

Nuove regole per il Porto di Bari. Un rimorchiatore in servizio h24

Novità in arrivo in questi giorni per il porto di Bari. A partire dallo scorso 29 marzo, infatti, è in vigore l'ordinanza n. 36/2018 della Capitaneria di Porto di Bari che prevede l'obbligo di garantire la disponibilità di un rimorchiatore in servizio 24 ore su 24.

Dopo oltre trent'anni il servizio di rimorchio viene adeguato alle esigenze del porto di Bari, tornando a garantire un servizio giornaliero continuativo, dal momento che nel recente passato l'organizzazione del servizio stesso prevedeva la disponibilità di un rimorchiatore esclusivamente dalle ore 7 alle ore 19 di ogni giorno.

Questa svolta epocale nella gestione del servizio di rimorchio, fortemente voluta e perseguita dalla Capitaneria di Porto di Bari, e condivisa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale, unitamente alla concomitante disponibilità da parte della società concessionaria del servizio di un rimorchiatore "azimutale" di nuova concezione e massima manovrabilità (in grado cioè di ruotare secondo un asse verticale in qualunque direzione, senza dover utilizzare un timone), contribuiranno ad un reale incremento del livello di sicurezza e di operatività dello scalo barese.

E' indubitabile che garantire la presenza continuativa di un rimorchiatore per le manovre di assistenza in ingresso ed uscita, e per la movimentazione in genere delle navi commerciali (specialmente quelle da crociera di grande tonnellaggio), consentirà di ridurre i tempi di attesa in rada, e comunque di giungere all'ormeggio anche in presenza di condizioni meteorologiche e marine avverse.

Da sempre maggior sicurezza è sinonimo di sviluppo dei traffici, e questo per lo scalo di Bari è un momento particolarmente significativo, tale da rendere il porto del capoluogo barese più appetibile e più confacente alle nuove esigenze del traffico mondiale.

L'entrata in vigore del nuovo regolamento, inoltre, abatterà i costi connessi al servizio di sorveglianza della motonave "Norman Atlantic", il cui relitto, andato a fuoco il 28 dicembre 2014, è posizionato nel cuore del porto di Bari dal febbraio del 2015, e che sino ad oggi richiedeva nelle ore notturne la presenza di un rimorchiatore appositamente dedicato per far fronte ad eventuali emergenze.

Regione bocciata dal Tar

Al Porto vecchio si riparte

La sentenza: tocca al Comune coordinare le procedure per «Barivela»

Il progetto prevede 200 posti barca. Il sindaco Decaro: «Sì ai pontili»

L'approdo turistico nel «porto vecchio» di Bari? Dopo le chiusure continue della Regione Puglia (in particolare dell'ufficio demanio marittimo) il Tar della Puglia rimette la macchina amministrativa sui binari delle corrette procedure. Infatti, con pubblicazione della sentenza del 28 febbraio scorso (273 della seconda sezione) i giudici hanno annullato la decisione della Regione del 21 ottobre 2016 che bocciò la richiesta di concessione demaniale marittima della società «Barivela». Quest'ultima nel 2005 si era aggiudicata (tramite la cosiddetta procedura 509/1997) il piano per rifare il porto storico di Bari dotandolo di servizi e della necessaria sicurezza della navigazione. Poi, tra conferenze di servizi e interventi amministrativi (c'è da segnalare anche una decisione della quinta sezione del Consiglio di Stato del 1 marzo scorso) il progetto si è arenato nelle maglie della burocrazia regionale (che a maggioranza l'ha bloccato due anni fa).

Le motivazioni

«La Regione che ha dato impulso al procedimento convocando la conferenza dei servizi per riprendere l'esame del progetto preliminare — è scritto nella sentenza del magistrato estensore Maria Colagrande — ha esercitato un potere riservato ex lege al Comune di Bari». Ovvero ha invaso le competenze dell'amministrazione locale. Inoltre, il parere negativo della Regione è stato smontato evidenziando soprattutto vizi burocratici. Il giudice amministrativo, in sintesi, ritiene che non si sia giunti all'analisi effettiva del progetto, ma l'amministrazione regionale abbia chiuso le porte prima di leggere le carte e concludere i passaggi previsti dalla normativa. «I lavori della conferenza — prosegue la sentenza del Tar — hanno dichiaratamente a oggetto l'esame di un progetto preliminare al quale seguirà il progetto definitivo...Infine, la Sovrintendenza, pur avendo rilevato aspetti critici del progetto, ha espresso parere favorevole con prescrizioni dettagliate che incidono soprattutto sul dimensionamento dell'intervento».

LA GRADUATORIA MONDIALE PREMIA L'ASIA

Porti, il crollo di Gioia Tauro nell'anno d'oro degli scali liguri

Nel 2017 Genova e La Spezia guadagnano quattro posizioni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Peggior di Gioia Tauro non ha fatto nessuno. Nel mondo.

Il 2017 è stato l'anno che ha certificato la crisi dell'ormai ex principale porto italiano. I dati di Alphaliner, lo hanno certificato: lo scalo calabrese ha chiuso l'anno con un calo del 12,4%, il dato negativo più forte dei 110 porti del mondo che compongono la classifica stilata dall'analista dello shipping. Il primato negativo ha portato il traffico totale dello scalo a 2,45 milioni di teu e una retrocessione di ben 18 punti: dal 51esimo posto, al numero 69. Difficile incolpare la crisi di volumi globali, visto che secondo Alphaliner, sono meno di 20 i porti che contano

una variazione negativa nel traffico tra il 2016 e il 2017. Gli altri transhipment dell'area Mediterranea crescono: il Pireo, lo scalo greco in mano ai cinesi, sale di due posizioni, come Tanger Med in Marocco.

I liguri salgono

Genova guadagna 4 posizioni, grazie ai 2,6 milioni di container movimentati l'anno scorso. La crescita del capoluogo ligure si è attestata al 14,1%, mentre La Spezia (1,47 milioni di teu) ha fatto anche meglio: +15,8% e salto in avanti in classifica. Genova arriva al 63esimo posto, le banchine spezzine salgono alla casella 103 e rimangono sopra il porto francese di Marsiglia, ferma 1,3 milioni di contenitori. Tra gli europei la performance di

Barcellona è tra le migliori: +34%, superato il muro dei 3 milioni di container.

Lo strapotere della Cina

La bandiera di Pechino domina la classifica di Alphaliner. Tra i primi 10 porti, 6 sono cinesi, compreso il vincitore. Shanghai rimane il primo scalo al mondo con 40,23 milioni di container movimentati in un anno. Singapore è secondo, distanziato però di circa 7 milioni di teu. Per arrivare al primo scalo europeo, bisogna scendere sino a Rotterdam che con i 13,7 milioni di container è in dodicesima posizione. Tra i grandi del Northern Range, Anversa cresce, mentre Amburgo in calo di quasi un punto, rimane stabile in diciottesima posizione.

ieri presentati i dettagli del piano di sviluppo della Zona Economica Speciale che rappresenta un' unica e irripetibile occasione di crescita

La Zes può cambiare il destino della Calabria

Oliverio: «Giornata storica, prima c' erano solo annunci». Previsti fino a 15mila nuovi posti di lavoro

san ferdinando «Ora manca il decreto del Governo. Un atto dovuto». Poi si potrà partire con il mega progetto di sviluppo della Calabria grazie alla Zes. Il governatore, Mario Oliverio, parla durante la presentazione del piano di sviluppo della Zona Economica Speciale nell' aula consiliare del Comune di San Ferdinando di un "atto dovuto" da parte dell' attuale Governo o di quello che, se si riuscirà a fare, per mettere il punto a un percorso che punta a cambiare radicalmente il destino economico e sociale della Calabria. Il decreto che approva il piano di sviluppo presentato dalla Regione, infatti, è l' ultimo tassello di questo iter iniziato tre anni addietro. All' incontro moderato da Leo Pangallo, erano presenti tanti sindaci, consiglieri regionali, quelli provinciali e metropolitani di Reggio rappresentanti sindacali e delle forze dell' ordine. Assenti, invece, l' **Autorità portuale** e la ditta che gestisce il porto di Gioia Tauro, Medcenter Container Terminal.

Da San Ferdinando, centro dell' area **portuale** di quello che è considerato il cuore pulsante di tutta la Zes, parte un diverso modo di concepire lo sviluppo economico della regione. E in rappresentanza del territorio reggino il sindaco metropolitano Giuseppe

Falcomatà ha ricordato che: «Dopo più di vent' anni di annunci, la Zes al porto di Gioia Tauro è finalmente realtà! Grazie all' impegno del ministro Claudio De Vincenti e alla sinergia fra Città Metropolitana e Regione, la Zes (viene estesa anche all' Aeroporto e al porto di Reggio Calabria, al porto di Villa San Giovanni e alle aree industriali del territorio metropolitano. Questo vuol dire aumentare la capacità attrattiva del nostro territorio. Lo sviluppo economico del territorio si traduce in nuove opportunità di lavoro per tante persone. Alle Istituzioni il compito di essere garanti di legalità e trasparenza».

Sul dettaglio del piano, redatto con l' ausilio di validi tecnici che per mesi hanno studiato e lavorato parecchio, è stato l' assessore Francesco Russo che, dopo aver sottolineato che in tutta l' Europa occidentale non esiste alcuna Zes, ha rimarcato con forza che ciò può essere la vera leva dello sviluppo della nostra regione. Ha analizzato, quindi, il quadro di pianificazione degli interventi che si sono

-segue

dettagliati a partire dal 2015.

«Un lavoro faticoso che ha visto la partecipazione diretta delle forze datoriali e sindacali. Io sono qui come elemento di sintesi.

Abbiamo analizzato che nel 2017 c'è stato un incremento delle imprese attive, delle esportazioni e dell'occupazione ma questi trend non devono essere gli unici da cui partire. La disoccupazione qui è ancora il doppio di quella del resto del Paese. Senza un deciso e forte piano di investimento complessivo del Governo verso il Mezzogiorno non si risolve la situazione del lavoro. La Zes può essere la leva dello sviluppo perché si basa proprio sul superamento della burocrazia e degli investimenti. Abbiamo l'obiettivo principale nell'inclusione territoriale. Poi c'è la semplificazione per favorire la realizzazione degli investimenti. C'è stata anche una interlocuzione con il ministero dell'Interno per aumentare i livelli di sicurezza in tutte le aree della Zes. Si punta all'aumento dell'export e migliorare l'efficacia e l'efficienza. Passando per la sicurezza dei lavoratori (safety). Servono investimenti per aumentare l'occupazione con una stima di oltre 15 mila addetti tra occupazione indiretta e indotta. La Zes è la punta di diamante per chi vuole investire. Tutto il territorio è diviso in zone con peculiarità. In primis ricorda il contratto di sviluppo e il primo è stato firmato con Hitachi. Nessuno rimane indietro.

Tutti hanno la possibilità di intervenire. Tutte le opere che ricadono nella Zes sono provviste della Vas».

Infine il governatore Mario Oliverio ha preso la scena con un ragionamento politico e tecnico: «Questo è una giornata importante per la nostra regione.

Parliamo di uno strumento che abbiamo conquistato. Prima c'erano stati solo annunci pubblicitari mentre noi abbiamo concordato tutto con la Commissione Europea. Un ruolo importante lo ha svolto il ministro del Mezzogiorno, De Vincenti. Abbiamo collegato la Zes alla portualità tanto è vero che la legge istitutiva parla proprio di porti. Da Gioia Tauro si mette in moto una visione dello sviluppo di tutta la regione (si supera l'impostazione localistica). Abbiamo disponibili 245 milioni di euro a cui si aggiungono altre risorse dell'accordo di programma con il Mise. Ci stiamo giocando su questo terreno la nostra credibilità. Ora serve l'atto del Governo. Abbiamo aspettato che anche la Campania completasse il suo iter anche per essere più forti politicamente». Adesso tutto è in mano a Roma.(al.na.)

La Sicilia fa squadra

MESSINA – Mercoledì scorso a Messina, nella sede dell'Autorità Portuale, il commissario straordinario dell'Authority portuale Antonino De Simone ha ospitato i presidenti delle Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del Mare di Sicilia occidentale, rispettivamente

Andrea Annunziata e Pasqualino Monti. L'incontro è avvenuto - dice una nota da Messina - in un momento particolare per la portualità nazionale, alle prese con l'avvio della riforma della governance delle nuove Autorità di Sistema portuale. I presidenti

Annunziata e Monti - continua la nota - "hanno voluto onorare la città di Messina scegliendo proprio la sede della sua Autorità per la sottoscrizione di un importante protocollo d'intesa tra le tre principali realtà portuali siciliane".

La firma del protocollo, che corrisponde all'avvio di una più proficua e costante collaborazione tra i tre porti, ha innanzitutto lo scopo di agevolare lo scambio di buone prassi e la tutela dell'interesse specifico della portualità siciliana in generale, ovvero, la necessità di stare insieme e di lavorare sinergicamente con una "strategia comune". La finalità è lo sviluppo dei traffici marittimi, unitamente alla valorizzazione delle ZES e allo sfruttamento delle opportunità offerte dalla Comunità europea, per un "dovuto riconoscimento a livello nazionale del ruolo rivestito dalle realtà siciliane".

Il documento approvato ieri sera da Articolo 1, componente di LeU

«Siamo per l' unità della coalizione»

«Messina vive ormai da anni una crisi socioeconomica che l' ha resa sempre più marginale all' interno dello scenario del Paese e del Mezzogiorno. I dati sulla disoccupazione rappresentano l' elemento più significativo di un declino che appare inesorabile. Sono migliaia i messinesi, sempre più giovani e sempre più formati, a lasciare lo Stretto per realizzare la propria vita personale e professionale altrove. Il restringimento dei trasferimenti pubblici ha ampliato ulteriormente la stagnazione economica ed i settori tradizionalmente attivi sono sostanzialmente fermi. La qualità dei servizi pubblici locali, alle persone e alle imprese, non è sicuramente da stimolo ad una crescita complessiva. La corruzione e la presenza delle mafie nel tessuto socioeconomico sono elementi che sono emersi con chiarezza in una serie di indagini giudiziarie». È questa la lunga premessa del documento firmato nella serata ieri da Articolo 1, componente di Liberi e Uguali.

«In questo quadro gli ultimi dieci anni di governo della città segnati prima da una esperienza di centrodestra, a guida Buzzanca, e quindi da una esperienza di civismo antisistema, come quella di Accorinti hanno rappresentato una tara pesantissima dalla quale la città deve trovare la forza di rialzarsi. La centralità assegnata delle questioni relative al bilancio comunale hanno messo in secondo piano l' attivazione di politiche sociali, culturali, giovanili che dessero sostegno e sprigionassero le energie migliori della città. Dal punto di vista urbanistico invece di ripensare ad un ridisegno della città attraverso un nuovo Prg condiviso, si sono tentate strade discutibili e pericolose. Alcune scelte del governo nazionale, come quelle sull' Autorità portuale, hanno aumentato la marginalità della nostra città.

Di fronte a questa condizione più che precaria, gli elettori hanno dato, in ultimo alle elezioni politiche, un segnale inequivocabile affidando il portato del loro disagio a forze populiste e antisistema lanciando un messaggio alla politica tradizionale. È dalla politica che si deve ripartire. Da una politica capace di interpretare la realtà e dare risposte nell' ottica di una visione chiara del futuro della città. Una politica che si metta a servizio dei cittadini singoli e delle comunità, dei sindacati, delle imprese e delle professioni. Una politica forte che ritrovi centralità. Per questo motivo abbiamo deciso di dare il nostro contributo, non ovvio né scontato, al centrosinistra messinese. Abbiamo deciso di scommettere sulla possibilità che dal centrosinistra potesse arrivare una risposta forte e chiara, superando le tante

-segue

contraddizioni che spesso lo hanno caratterizzato. Abbiamo offerto la nostra visione che partendo dalla lotta a mafie e corruzione, immagina una città che riparte dal mare e dalle periferie, che pensi, in primo luogo, ai giovani e alle donne.

Siamo stati e siamo convinti che nello scenario dato sarebbe utile una forte discontinuità generazionale e di innovazione per rispondere al bisogno di cambiamento che l'opinione pubblica manifesta. In questa direzione abbiamo già offerto alla coalizione un contributo di idee e programmi ma anche la disponibilità ad un impegno diretto. Siamo altresì convinti che sia determinante far prevalere immediatamente uno spirito unitario: in questa direzione ci siamo mossi e intendiamo muoverci per arrivare in tempi rapidi ad un programma e ad una candidatura a sindaco condivisi».

Il candidato sindaco risponde all' appello lanciato da capitalemessina: «Priorità alla tutela dell' authority»

Bramanti: subito la modifica del decreto sui porti

«Una delle priorità in caso di elezione a sindaco sarà la battaglia per la modifica della riforma Del Rio sui porti». A rispondere al recente appello rivolto da CapitaleMessina ai candidati sindaci è il prof. Dino Bramanti. «La difesa dell' autonomia dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo - dichiara Bramanti - ha visto in prima linea CapitaleMessina, larga parte del mondo sindacale, l' associazione degli industriali nonché esponenti politici di diverse formazioni. L' accorpamento con Gioia Tauro è un' imposizione che non possiamo accettare in nessun modo e che finirebbe con il penalizzarci oltre modo, trascinando l' Authority di Messina nel vortice della crisi del porto calabrese.

Non vi è quindi alternativa alla richiesta di un' Autorità portuale autonoma, sotto ogni punto di vista, sia economico che gestionale. L' Autorità dello Stretto costituirebbe anche la base per successivi indispensabili passaggi, come l' inserimento di Messina tra i porti core nel 2019 e la concretizzazione di una Zes che sia da volano per il territorio.

Ho sollecitato in questa direzione il presidente della Regione Nello Musumeci, che nelle scorse settimane ha già accolto l' appello proveniente da Messina e quanto prima chiederò alla deputazione messinese di sostenere in ogni sede possibile questa battaglia».

"L' accorpamento con Gioia Tauro è un' imposizione che non possiamo accettare", afferma il candidato a sindaco

Autorità Portuale, Dino Bramanti: una delle priorità la battaglia per la modifica della riforma Del Rio

Dino Bramanti sulla questione relativa all' **Autorità Portuale**. "Una delle priorità in caso di elezione a sindaco sarà la battaglia per la modifica della riforma Del Rio sui porti. Colgo con piacere l' appello rivolto da CapitaleMessina ai candidati sindaci su una delle problematiche dalle quali più di ogni altra dipende il futuro sviluppo della città. La difesa dell' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** ha visto in prima linea CapitaleMessina, larga parte del mondo sindacale, l' associazione degli industriali nonché esponenti politici di diverse formazioni. L' accorpamento con Gioia Tauro è un' imposizione che non possiamo accettare in nessun modo e che finirebbe con il penalizzarci oltre modo, trascinando l' AP di **Messina** nel vortice della crisi del porto calabrese. Non vi è quindi alternativa alla richiesta di un' **Autorità portuale autonoma**, sotto ogni punto di vista, sia economico che gestionale. L' AP dello Stretto costituirebbe anche la base per successivi indispensabili passaggi, come l' inserimento di **Messina** tra i porti core nel 2019 e la concretizzazione di una ZES che sia da volano per il territorio. Ho sollecitato in questa direzione il Presidente della Regione Nello Musumeci, che nelle scorse settimane ha già accolto l' appello proveniente da **Messina** e quanto prima chiederò alla deputazione **messinese** che vorrà aderire ad un tavolo tecnico, di sostenere in ogni sede possibile questa battaglia. La mancanza di determinazione dell' ex governatore Crocetta ha causato danni che per fortuna siamo ancora in tempo a scongiurare. La nostra città, dal punto di vista naturalistico e storico, ha un legame indissolubile con il mare che non può di essere negato e che, anzi, deve essere ritrovato. Basti pensare alla mitologia, con la leggenda di Colapesce e al culto, sempre molto sentito, delle Madonne marinare. **Messina** è, quindi, sinonimo di mare".

Autorità Portuale. Bramanti: «No ad accorpamento con Gioia Tauro»

Messina . Anche il candidato sindaco del centro-destra Dino Bramanti si esprime contro l' accorpamento dell' Autorità Portuale di Messina a quella di Gioia Tauro e contro la riforma dei porti voluta dal Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. «Una delle priorità in caso di elezione a sindaco - dichiara Bramanti - sarà la battaglia per la modifica della riforma Delrio sui porti . Colgo con piacere l' appello rivolto da Capitale Messina ai candidati sindaco su una delle problematiche dalle quali, più che da ogni altra, dipende il futuro sviluppo della città». A favore dell' autonomia dell' Autorità Portuale di Messina si sono espressi nel corso degli ultimi mesi diversi esponenti politici , a prescindere dagli schieramenti, membri della società civile, a partire, appunto, da Capitale Messina, per continuare con il mondo sindacale e l' associazione degli industriali. «L' accorpamento con Gioia Tauro - continua il candidato - è un' imposizione che non possiamo accettare in nessun modo e che finirebbe con il penalizzarci oltre modo, trascinando l' Autorità Portuale di Messina nel vortice della crisi del porto calabrese ». Per Bramanti, in sostanza, non esiste alternativa alla richiesta di un' Autorità Portuale autonoma, sia dal punto di vista gestionale che economico: «L' AP dello Stretto - aggiunge - costituirebbe anche la base per successivi indispensabili passaggi, come l' inserimento di Messina tra i porti core nel 2019 e la concretizzazione di una ZES (Zona Economica Speciale) che sia da volano per il territorio». Sul tema, fa saper il candidato sindaco: «Ho sollecitato il Presidente della Regione Nello Musumeci , che nelle scorse settimane ha accolto l' appello proveniente da Messina. Quanto prima chiederò alla deputazione messinese che vorrà aderire a un tavolo tecnico di sostenere in ogni sede possibile questa battaglia». Nel mirino di Bramanti, inoltre, l' ex governatore della Regione Sicilia Rosario Crocetta , di cui critica la "mancanza di determinazione". «La nostra città - conclude - dal punto di vista naturalistico e storico, ha un legame indissolubile con il mare che non può esserle negato e che, anzi, va ritrovato. Basti pensare alla mitologia, alla leggenda di Colapesce, e al culto, sempre molto sentito, delle Madonne marinare. Messina è, quindi, sinonimo di mare ». (15)

Dall' **Autorità Portuale** non si ha notizia alcuna della nuova versione di VAS

VAS, CMdB: solo un allarme silenzio

Son passati ormai tre mesi, da quando Cambiamo Messina dal Basso, unitamente a Legambiente Messina, Italia Nostra e CUB, ha presentato le proprie osservazioni sulla Valutazione Ambientale (VAS) che l' **Autorità Portuale** ha prodotto per l' approvazione del Piano Regolatore **Portuale**. L' **Autorità Portuale**, in questi 90 giorni, come da Decreto Presidenziale del 8 luglio 2014, n. 23 della Regione Siciliana, art. 11, avrebbe dovuto recepire le osservazioni pervenute e attuare la modifica alla bozza di VAS presentata. Ad oggi, non solo non si ha notizia alcuna della nuova versione di VAS, ma non si ha avuto nemmeno alcun riscontro (se non la ricevuta elettronica di una PEC) alle osservazioni presentate, né la loro pubblicazione, come previsto dall' art.10 (se non a nostra cura, sul sito cambiamomessinadalbasso.it). Questo silenzio ci allarma. Ci allarma, continuano, il constatare come del celeberrimo Patto per la Falce si continui a non avere alcun segno. Ci allarma il fatto che ci si avvicina alle elezioni amministrative di giugno senza la naturale conclusione di un processo che avrebbe dovuto e potuto essere chiuso già da tempo, con l' obiettivo di un rilancio concreto della Falce e del porto di **Messina**. Il sospetto che quest' amministrazione portuale possa voler arrivare a rendere operativo l' atteso atto, sotto il controllo di un altro sindaco, potrebbe insinuarsi. Il movimento CMdB chiede allora all' **Autorità Portuale** di informare tutta la comunità civile delle motivazioni di questo ritardo. Chiede inoltre di pubblicare il contenuto delle osservazioni ricevute, non solo dai soggetti citati, ma da chiunque altro, pubbliche amministrazioni e privati cittadini, abbia presentato rilievi. Chiede di informare inoltre sullo stato della nuova VAS, che il Gruppo di lavoro nominato avrebbe già dovuto concludere e quanto sia complessivamente costata la procedura di valutazione ambientale (anche a seguito delle integrazioni di contratto n.1117 del 27/05/2014 di 65mila e n.1194 del 21/01/2015, di 50mila).Il movimento CMdB chiede infine al Sindaco di **Messina** di farsi garante della conclusione dell' atteso iter in tempi brevissimi, senza lasciare nulla di intentato e di sospendere, fino a quel momento, ogni controprestazione in caso di corretto adempimento da parte degli altri sottoscrittori del Patto. In particolar modo si chiede al Sindaco Renato Accorinti di non abbandonare il giudizio pendente presso la Corte d' Appello per il recupero alla cittadinanza di un' area fondamentale per il futuro di **Messina**, qual è la Falce.

Messina. Nessuna risposta dall' Autorità Portuale sul VAS, CMdB vuole vederci chiaro

Messina. Sono trascorsi tre mesi e ancora l' Autorità Portuale non ha fornito alcun riscontro alle osservazioni sulla VAS (Valutazione Ambientale Strategica) presentate dal movimento Cambiamo Messina dal Basso , unitamente a Legambiente Messina , Italia Nostra e CUB . A gennaio Cambiamo Messina dal Basso aveva richiesto alcuni chiarimenti e integrazioni al documento, carente in alcuni punti, prodotto dall' Autorità Portuale per l' approvazione del Piano Regolatore Portuale . Un silenzio assordante se si tengono in considerazione gli errori evidenti riscontrati nel Valutazione Ambientale presentata dall' Autorità Portuale: incongruenze nella cubatura edilizia, paragrafi mancanti e deduzioni basate su dati risalenti al 2002 , quindi "certamente obsoleti" (come si legge nelle osservazioni di CMdB, ndr), inquinati dal fatto che essi prevedevano la presenza del Ponte già a partire dal 2012 . «L' Autorità Portuale - scrivono i membri di CMdB - in questi 90 giorni, avrebbe dovuto recepire le osservazioni pervenute e attuare la modifica alla bozza di VAS presentata, come da Decreto Presidenziale del 8 luglio 2014, n. 23 della Regione Siciliana, art. 11. Ad oggi, non solo non si ha notizia alcuna della nuova versione di VAS, ma non si ha avuto nemmeno alcun riscontro (se non la ricevuta elettronica di una PEC) alle osservazioni presentate, né la loro pubblicazione, come previsto dall' art.10 (se non sul nostro sito cambiomomessinadalbasso.it)». E questa mancanza di risposta suona come un allarme per coloro che credono e sperano nella rinascita di Messina : «Ci allarma il constatare come del celeberrimo Patto per la Falce si continui a non avere alcun segno. Ci allarma il fatto che ci si avvicina alle elezioni amministrative di giugno senza la naturale conclusione di un processo che avrebbe dovuto e potuto essere chiuso già da tempo, con l' obiettivo di un rilancio concreto della Falce e del porto di Messina». Gli attivisti di CMdB arrivano a ipotizzare che ci sia un secondo fine nei ritardi dell' Autorità Portuale: « Il sospetto che quest' amministrazione portuale possa voler arrivare a rendere operativo l' atteso atto, sotto il controllo di un altro sindaco , potrebbe insinuarsi». Il movimento CMdB chiede, quindi, all' Autorità Portuale chiarimenti sulle motivazioni di questo ritardo e di pubblicare il contenuto delle osservazioni ricevute, non solo dai soggetti citati, ma da chiunque altro, pubbliche amministrazioni e privati cittadini, abbia presentato rilievi. Oltre a queste delucidazioni è necessario, continua il CMdB «avere informazioni sullo stato della nuova VAS, che il Gruppo di lavoro nominato avrebbe già dovuto

-segue

concludere e quanto sia complessivamente costata la procedura di valutazione ambientale (anche a seguito delle integrazioni di contratto n.1117 del 27/05/2014 di 65mila e n.1194 del 21/01/2015, di 50mila)». Il movimento CMdB chiede, infine, al Sindaco di Messina di farsi garante della conclusione di questo percorso in tempi brevissimi «senza lasciare nulla di intentato e di sospendere, fino a quel momento, ogni controprestazione in caso di corretto adempimento da parte degli altri sottoscrittori del Patto». «In particolar modo - conclude la nota diffusa da CMdB - si chiede al Sindaco Renato Accorinti di non abbandonare il giudizio pendente presso la Corte d' Appello per il recupero alla cittadinanza di un' area fondamentale per il futuro di Messina, qual è la Falce». (6)

I porti siciliani puntano su Fer e Gnl

"Straordinaria occasione per intercettare nuovi flussi commerciali". Siglato protocollo

"Appoggiare ogni iniziativa diretta allo sviluppo sostenibile dell' economia marittima e dei trasporti, promuovendo la più ampia applicazione possibile delle energie alternative". E' uno dei principali impegni contenuti in un protocollo d' intesa siglato dai porti siciliani, che si uniscono così al generale rinnovamento ambientale degli scali italiani. Dopo il lancio dell' iniziativa "Porti Verdi" di Assoporti (QE 3/4) e l' accordo tra il ministero delle Infrastrutture e le associazioni del settore (QE 13/3) , il nuovo protocollo, spiega una nota diffusa ieri, si propone di "promuovere il brand 'Sicilia ed i suoi porti' per implementare un piano di marketing territoriale coordinato con il piano strategico delle Z.E.S. di competenza regionale al fine di migliorare la qualità dei servizi offerti all' utenza, condizione ineludibile per competere nell' area euro-mediterranea". Nella premessa al protocollo (disponibile in allegato sul sito di QE), il presidente dell' Autorità di sistema portuale Mare di Sicilia Orientale, **Andrea Annunziata**, sottolinea che la centralità dell' isola italiana, "piattaforma logistica naturale" del Mediterraneo, rappresenta "una straordinaria occasione" per intercettare nuovi flussi commerciali grazie a tecnologie innovative come "l' installazione di depositi Gnl per rifornire non solo il naviglio, ma anche i Tir che viaggeranno usando questo nuovo combustibile, più economico e soprattutto più eco-compatibile". Il protocollo è stato sottoscritto dalle Adsp Mare di Sicilia Orientale e Mare di Sicilia Occidentale e dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Messina, ma potrà essere allargato a tutti gli altri enti interessati. Allegati Notizia Il protocollo d' intesa FOCUS PREZZI INDICI ENERGIA.

Zes portuali, cabina di regia per la Sicilia

Con la delibera del 28 marzo, la Giunta regionale ha approvato il regolamento per l'istituzione di Zone economiche speciali

PALERMO - Con la deliberazione del 28 marzo, la Giunta regionale ha condiviso la proposta dell' assessore regionale per le Attività produttive in relazione alla costituzione di un' apposita cabina di regia per elaborare la "proposta di istituzione della Zona economica speciale" per dare seguito alla legge n.123 del 3/08/2017 e al decreto del presidente del Consiglio n.12 del 25 gennaio, poi pubblicato sulla Guri n.47 del 26 febbraio scorso, che ha di fatto approvato il regolamento per l' istituzione della Zes. Le Zone economiche speciali sono delle aree geografiche circoscritte che possono usufruire di una legislazione economica differente rispetto a quella presente nel resto del paese, offrendo in questo senso incentivi e benefici nei confronti delle aziende che vogliono investire. L' istituzione teorica risale al 2017 (dl 91) che ha inquadrato in questo ambito le aree nelle regioni più in crisi: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. L' obiettivo conclamato è quello di rilanciare le aree portuali e le realtà direttamente collegate. Un' opportunità importante che si inserisce nel quadro di una crescita del traffico marittimo del Mediterraneo. Compito primario della cabina di regia sarà quello di elaborare la proposta di istituzione della Zes al presidente del Consiglio dei ministri "corredata dal piano di sviluppo strategico", si legge sul documento dell' assessorato per le Attività produttive, e quindi di dare conto dei "criteri e degli obiettivi di sviluppo perseguiti" e delle "forme di coordinamento, ove necessario, con la pianificazione strategica portuale". Il Piano di sviluppo dovrà contenere: la documentazione di identificazione delle aree individuate con "l' indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell' area portuale"; "l' elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti"; "un' analisi dell' impatto sociale ed economico atteso dall' istituzione della Zes"; una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico che contenga dati ed elementi delle tipologie di attività che si intendono promuovere all' interno della zona; le attività di specializzazione territoriale che si vogliono rafforzare; l' individuazione delle semplificazioni amministrative di propria competenza per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative degli imprenditori all' interno della Zes. Necessarie anche le indicazioni relative alle agevolazioni e alle

-segue

incentivazioni che possono essere concesse dalla Regione e gli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso che sono già stati rilasciati dagli enti interessati. In ultima analisi si dovrà anche definire l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del piano e le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali, anche attraverso le amministrazioni centrali dello Stato, intendono assicurare l'espletamento delle "funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale". In relazione agli investimenti effettuati nella Zes, si prevede l'applicazione di un credito d'imposta che sarà proporzionale al costo dei beni acquistati entro il 31 dicembre del 2020. Per ciascun progetto di investimento il limite massimo non potrà superare i 50 milioni di euro.

ROSARIO BATTIATO

A Cagliari un convegno per la Sardegna "green"

CAGLIARI - La Sardegna può essere la cavia di un sistema di energia affidato prioritariamente al GNL. Perché è un'isola che non ha fonti proprie "green" se non minimali - idroelettrico in primis - e perché i suoi consumi di carburanti "sporchi", gasolio in particolare, sono al doppio della media europea procapite.

La scommessa del GNL, per la quale si sta già impegnando il complesso di Oristano, sarà al centro di un convegno ("Sardegna leader del GNL nel Mediterraneo") indetto a Cagliari dal 12 al 13 aprile nell'ambito di Conferenza GNL. Che sottolinea come il grande hub programmato a Oristano dovrà necessariamente essere integrato da una rete di piccoli depositi, per assicurare i rifornimenti anche e specialmente al trasporto stradale pesante, ma anche a quello marittimo minore. L'esempio della Spagna, che sta usando il gas naturale liquefatto anche nelle reti cittadine, per la Sardegna è copiare e sviluppare: con il vantaggio che l'isola ha dati certi sui consumi energetici, e quindi è possibile calibrare le forniture di GNL alla Sardegna con margini di rischio infinitesimi.

Come tutti i settori dell'economia - sottolinea Conferenza GNL - anche l'energia sta affrontando una complessa e in parte incerta transizione. Peraltro le grandi infrastrutture energetiche hanno in media un tempo di vita utile che supera i 40 anni: ma con il GNL si va sul sicuro perché le pompe di calore, il teleriscaldamento, la geotermia ed altri sistemi sono assai più indietro rispetto al gas.

"Istituire una rotta tra Livorno e Porto Torres"

PORTO TORRES – "Con i lavori della Sassari-Olbia in ritardo, credo sia opportuno istituire una rotta navale tra Livorno e Porto Torres che permetterebbe di alleggerire significativamente il traffico, aumentando conseguentemente il livello di sicurezza". Lo dichiara il sindaco di Porto Torres Sean Wheeler, che chiede ancora una volta alle istituzioni regionali di farsi anche loro promotori di un'iniziativa che porterebbe giovamento su più fronti.

"Credo sia giunta l'ora di realizzare questa idea e le motivazioni sono molteplici – commenta il sindaco – prima di tutto lo scalo marittimo di Porto Torres può accogliere molte più navi e riavere in città il traghetto proveniente da Livorno, assente dagli anni novanta, non potrà che portare giovamento all'economia non solo locale, ma anche dei territori della Rete metropolitana. Anche soltanto avendo una corsa giornaliera, però, i benefici potrebbero essere palpabili per una fetta di popolazione ancora più ampia».

"Basti pensare – spiega il sindaco – al primo effetto che determinerebbe: decongestionare il traffico sulla Sassari-Olbia. Leggo proprio in questi giorni dei ritardi nei cantieri e che la data di completamento potrebbe slittare anche al 2020. Bene, un'azione immediata per evitare disagi a chi la percorre, e soprattutto per dare una maggiore sicurezza a chi è al volante e ai passeggeri, sarebbe quella di portare una parte del traffico marittimo nel nostro scalo".

"Attualmente – ricorda il primo cittadino – a Olbia arrivano quattro navi giornaliere provenienti da Livorno e una a Golfo Aranci, di tre compagnie diverse. Si tratta di una movimentazione di persone e merci considerevole. Spesso chi sbarca a Olbia si mette in marcia per Sassari, o comunque per destinazioni diverse da quelle vicine a Olbia e ricadenti in tutta la Gallura. Allora, senza fare nessun torto allo scalo di Olbia, perché non offrire un'alternativa ai residenti, turisti e autotrasportatori che risparmierebbero così tempo e denaro, con un beneficio per tutta la comunità? "

"Non è la prima volta che faccio questa proposta e riporterò nuovamente questa idea all'attenzione della Rete metropolitana – conclude il sindaco – e mi attiverò anche con l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna per chiedere un loro autorevole aiuto. Le compagnie devono intercettare questa esigenza, che è anche un'esigenza pubblica. È per questo che chiedo l'intervento anche della politica regionale, a partire dal presidente Pigliaru, che credo non può che trovarsi d'accordo con il mio ragionamento».

La Nuova Sardegna

L' economia si tinge di blu grazie alla rete dei porti

Il sistema camerale lancia la fase due del progetto italo-francesce "BlueConnect" In arrivo un voucher destinato a sostenere crescita e innovazione delle imprese

di Giovanni BuawSASSARIL' economia dell' Isola si tinge di blu. E scommette sulle enormi, e inesprese, potenzialità del suo sistema di porti. Da mettere in rete in Sardegna, in Italia e nel Mediterraneo per farli diventare volano di sviluppo. A provare a "metterli in moto" il progetto comunitario Blueconnect, partito nel febbraio 2017 coinvolgendo sei regioni dello spazio di cooperazione franco-italiano: Sardegna, Liguria, Toscana, Alpi Marittime, Corsica e Var.

BlueConnect. Un piano complesso e articolato portato avanti nell' Isola da Promocamera - azienda speciale della Camera di Commercio del nord Sardegna - con la collaborazione dell' Assonautica.

Che ieri nella sua sede sassarese a Predda Niedda ha fatto il punto sullo stato dell' arte e lanciato, dopo una prima parte di raccolta ed elaborazione dei dati conclusa nel dicembre 2017, la "fase due" del programma di cooperazione: il sostegno diretto alle piccole e medie imprese attive nei settori dell' economia del mare, con l' erogazione di voucher a copertura di costi relativi a piani di crescita e di sviluppo a medio e lungo termineLe filiere.

L' idea di fondo è quella di potenziare e sviluppare le filiere chiave legate all' economia del mare, rafforzando il tessuto imprenditoriale delle micro piccole e medie imprese nell' ambito dei tre settori principali di attività portuale: **nautica** da diporto e yachting, logistica, crociere e traghetti.

Un' alleanza in cui la Sardegna, e in particolare il nord dell' Isola, possono giocare un ruolo da protagonisti. Come dimostrano i numeri: 66 scali polifunzionali nell' Isola, di cui 41 nel capo di sopra, (con ben 3 dei 4 terminal crociere sardi) e potenziali gioielli da mettere a correre come il porto turistico, commerciale e industriale di Porto Torres, quelli turistici di Alghero, che con i suoi 2mila posti barca è tra i più grandi del Mediterraneo, o Castelsardo. Quello di Olbia-Golfo Aranci. Una massa strategica di cui negli anni si è consolidata l' importanza in termini di indotto, sostenibilità ambientale e innovazione. Ma che ha mostrato anche tutte le sue storiche debolezze, ben messe in fila dalle "interviste" che Promocamera ha realizzato per elaborare il rapporto sulla Sardegna con i dati socio-economici aggregati espressi dalle 79 infrastrutture portuali dell' Isola.

Priorità. Per farsene un' idea chiara basta vedere quali sono le 8 priorità su cui intervenire segnalate dagli stessi operatori: la destagionalizzaizone del **turismo nautico**, la creazione di comunicazione tra i

-segue

vari operatori portuali, il collegamento tra porti e aeroporti, l'intensificazione del traffico crocieristico, la riqualificazione delle aree industriali a servizio della cantieristica, l'intensificazione delle reti stradali e ferroviarie, l'ampliamento dei moli per i maxi yacht e la creazione di infrastrutture e servizi nei porti. Il tutto in un sistema in cui solo 6 porti su 10 hanno rampe di varo e stazioni di rifornimento, 2 su dieci mezzi per il dragaggio e campi boe, la metà non ha a disposizione posti auto e barriere anti inquinamento. E in cui, più di tutto, ognuno, nonostante i tanti tentativi di fare sistema, alla fine marcia per sé.

L'aiuto. Un libro di incubi e sogni che l'azienda speciale della Camera di Commercio, in sinergia con i partner del progetto e il coinvolgimento di esperti in gruppi di lavoro transfrontalieri, cercherà di riempire di contenuti, creando una rete di organismi di accompagnamento (professionisti, consulenti e esperti) per il sostegno delle micro, piccole e medie imprese del settore.

A questi si affiancherà un aiuto finanziario sotto forma di voucher per l'innovazione che consentirà a ciascuna delle imprese selezionate di finanziare servizi di consulenza destinati allo sviluppo di soluzioni innovative per la crescita dell'azienda business plan e business model, trasferimento tecnologico, nuovi strumenti di marketing, espansione e accrescimento sui mercati esteri.

GIOVANNI BUA

Nove porti in corsa sul GNL

ROMA - Accelerano le iniziative per installare sui porti italiani impianti di stoccaggio e rifornimento del GNL. E a far correre i porti c'è anche il moto uniformemente accelerato - ne parliamo su questo stesso numero - delle grandi navi, specie da crociera ma non solo - che stanno arrivando sul mercato con

l'alimentazione a gas.

Non c'è porto, ormai, dove non si stia lavorando in questo senso. Su Livorno, come noto, c'è ormai da un paio d'anni la piattaforma offshore di OLT Toscana che fornisce il GNL alla rete nazionale e che ha predisposto anche un settore di fiancata per l'attracco di bettoline e piccole navi da rifornire di gas. L'altra novità, già illustrata su queste colonne, è il progettato hub davanti alla torre del Marzocco per iniziativa del gruppo Neri e della Liquigas: con serbatoi specializzati in grado di rifornire sia le navi che le autocisterne stradali, il tutto in chiave estremamente moderna ed efficiente.

Ma anche altri porti sono in corsa. Spicca Napoli, che nelle ultime settimane ha visto arrivare all'Autorità portuale di Spirito una ventina di proposte (vere e proprie manifestazioni d'interesse ufficiali) per creare un deposito costiero di GNL. La stampa locale ha citato le società Butangas, Confapi, De Biase, Edison, Energas, Engle, Galdieri, Italcost, Higas, Kuwait Petroleum, Liquigas, Marine Service, Maxom Bunker, Snam, SoDeCo, Sofregas, Wartsila. Napoli, come è stato ricordato, è uno degli otto/nove porti italiani per i quali il piano energetico nazionale - che recepisce la direttiva europea DAFI 2014 - prevede depositi di stoccaggio di GNL. Ci sono Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Venezia e Trieste, ma la corsa è appena cominciata.