



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Traffico in crescita..." (Ferpress, Ansa, Informatore Navale)

Genova:

"...Urge avviare integrazione tra Genova e Savona..." (The Medi telegraph)

Ancona:

"...Con Msc Crociere apre Welcome Ancona 2017..." (Ansa)

Taranto:

"...Terminati i lavori di riqualificazione della banchina..." (Ansa, La Gazzetta di Taranto, Nuovo Quotidiano)

"...Economia del mare, una mappa indicherà le competenze..." (La Gazzetta di Taranto, Il nuovo Quotidiano)

"...Il governo si riscopre meridionalista..." (Corriere del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Russo nominato Presidente..." (LacNews24)

Trapani:

"...Caso Crocetta..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...La Fiera d'Agosto vittima della guerra tra Palazzo Zanca e Autorità portuale..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)

Augusta:

"...Non c'è più il movente, Port authority torni ad Augusta..." (La Sicilia)

Speciale Porti Campani In Rete (ADSP)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Porto di Trieste: traffico in crescita, positivi dati di Aprile e primo quadrimestre 2017

(FERPRESS) – Trieste, 7 GIU – Crescita in tutti i settori merceologici ad aprile nello scalo giuliano rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: 4.632.674 sono state le tonnellate di merce movimentata, con un +4,68 per cento sull'aprile 2016. Incoraggianti i dati dei container con 52.253 TEU (+23,73 per cento). La notizia diffusa dall'Adsp del Mare Adriatico Orientale.

Da segnalare una crescita a doppia cifra anche per le merci varie (+11,65 per cento). Trend positivo per il comparto RO-RO (+1,20 per cento), le rinfuse liquide (+2 per cento) e le rinfuse solide (+0,77 per cento).

Dando uno sguardo a tutto il primo quadrimestre 2017, si rileva che la movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56 per cento) con un volume pari a 19.118.014 tonnellate.

I primi 4 mesi chiudono ancora con una buona performance del settore container che registra un incremento del +16,54 per cento, e 189.473 TEU.

Andamento positivo sul quadrimestre anche per le merci varie (+7,18 per cento) e per il comparto RO-RO con 99.269 unità transitate (+1,95 per cento), ad eccezione delle rinfuse solide che riportano un -24,5 per cento.

Infine, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in

Porti: ad aprile traffico in crescita a Trieste

Movimentate 4,6 tonnellate di merce

(ANSA) - TRIESTE, 7 GIU - Crescita in tutti i settori merceologici ad aprile per il porto di Trieste rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Le tonnellate di merce movimentata sono state 4,6 milioni, con un +4,6% sull'aprile 2016. Da segnalare l'incremento per i container (+23,7%) e per le merci varie (+11,6%). "Dando uno sguardo a tutto il primo quadrimestre 2017 - è riportato in una nota dello scalo giuliano - si rileva che la movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56%) con un volume pari a 19,1 milioni di tonnellate". (ANSA).

TRIESTE: In crescita il traffico al porto. Positivi i dati di aprile e del 1° quadrimestre 2017

Trieste, 7 giugno 2017 – Crescita in tutti i settori merceologici ad aprile nello scalo giuliano rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: 4.632.674 sono state le tonnellate di merce movimentata, con un +4,68% sull'aprile 2016. Incoraggianti i dati dei container con 52.253 TEU (+23,73%). Da segnalare una crescita a doppia cifra anche per le merci varie (+11,65%). Trend positivo per il comparto RO-RO (+1,20%), le rinfuse liquide (+2%) e le rinfuse solide (+0,77%).

Dando uno sguardo a tutto il primo quadrimestre 2017, si rileva che la movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56%) con un volume pari a 19.118.014 tonnellate. I primi 4 mesi chiudono ancora con una buona performance del settore container che registra un incremento del +16,54%, e 189.473 TEU. Andamento positivo sul quadrimestre anche per le merci varie (+7,18%) e per il comparto RO-RO con 99.269 unità transitate (+1,95%), ad eccezione delle rinfuse solide che riportano un -24,5%. Infine, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso dei primi 4 mesi di quest'anno, sono stati raggiunti i 419.689 TEU (+8,27%).

I sindacati premono: «Urgente avviare integrazione tra Genova e Savona»

Genova - Cgil, Cisl e Uil: «Bene la modifica del 15 bis, ma bisogna fare in fretta»

«Il modello dell'organizzazione del lavoro, che fino ad oggi ha permesso al Porto un continuo incremento dei traffici, deve essere mantenuto e migliorato. Si conferma che gli unici soggetti ad operare nel porto di Genova debbano essere i lavoratori dei terminal e quelli delle compagnie».

Dopo l'incontro del 1 giugno con i vertici dell'Authority portuale di Genova e Savona, i sindacati fanno il punto sul fronte lavoro. **«L'assemblea ritiene altresì improrogabile l'avvio del percorso di integrazione tra il Porto di Genova e quello di Savona sottolineando come norme e regolamenti debbano essere applicati in maniera uniforme».**

L'urgenza rimane il completamento della riforma del lavoro portuale: «È necessario che le segreterie nazionali mantengano un costante rapporto con il Ministero dei Trasporti per arrivare ad istituire un fondo di accompagnamento alla pensione per tutti i lavoratori portuali. Si condivide la proposta delle Segreterie nazionali di modifica dell'art 15 bis, in particolare il punto relativo all'intervento delle Autorità di Sistema le quali adottano il piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui art. 16, 17 e 18 delle ex legge 84/94 e due successive modifiche. Inoltre è indispensabile che il lavoro portuale venga riconosciuto come lavoro usurante». Spiegano i sindacati: «Per questi motivi si ritiene necessario avere una Autorità di Sistema forte ed autonoma che possa rispondere in modo efficace alle sfide decisionali e procedurali, per cui si ritiene inappropriata l'applicazione della Legge 165/2001 ai dipendenti di AdSP».

Porti: con Msc Crociere apre Welcome Ancona 2017

Due opere di Tiziano inserite nel Walking Tour

(ANSA) - ANCONA, 7 GIU - Al porto di Ancona si apre la stagione delle crociere nel segno di Tiziano. Il 9 giugno arriva la Msc Sinfonia, primo grande lancio di Welcome Ancona 2017, il progetto di accoglienza dei turisti coordinato dal 2005 dalla Camera di Commercio e realizzato con Regione Marche, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e Comune. Dopo l'anteprima di aprile della Seven Seas Explorer, Msc Sinfonia approderà ad Ancona ogni venerdì fino al 6 ottobre, per un totale di 18 approdi. Gli scali, insieme alle 12 toccate di altre compagnie da crociera, dovrebbero aumentare l'afflusso turistico che, nel 2016, si è attestato su 55 mila persone, la maggioranza da Msc. "Con questo progetto di marketing territoriale, le istituzioni collaborano insieme mettendo a sistema l'offerta turistica del territorio - ha detto il presidente della Camera d'orica Giorgio Cataldi - con l'obiettivo di catturare i turisti, al 75% stranieri, per far conoscere loro le bellezze di provincia e regione. E' un investimento immediato ma soprattutto per il futuro". Per Luca Valentini, direttore vendite Msc Crociere, "non si può dare per scontato lo sviluppo del turismo intorno all'attracco di una crociera. Ad Ancona succede perché c'è la collaborazione di tutti, per un'opportunità che Msc garantisce anche con la programmazione. La città, per i prossimi due anni, è già nel nostro catalogo". Per il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri, "questo è un territorio che sta entrando nella modernità anche nel modo di fare vacanze. Questo è un progetto al quale collaboriamo insieme per raggiungere obiettivi condivisi e che la città affronta con orgoglio e passione".

I viaggiatori, oltre al patrimonio culturale e alle mostre organizzate ad Ancona, potranno vedere quest'anno anche il percorso "Da Tiziano a Tiziano", come hanno annunciato l'assessore comunale al Porto Ida Simonella e quello alla Cultura, Paolo Marasca, inserito nel 'Walking Tour' in centro, organizzato da Msc. Nella Pinacoteca, entro giugno, sarà inaugurata l'esposizione "Da Tiziano a Tiziano: due capolavori a confronto", curata da Stefano Zuffi, che presenterà "La Crocefissione", ora nella chiesa San Domenico, interessata da lavori post sisma, e la Pala Gozzi, simbolo di una cultura adriatica. Per i turisti, disponibili anche l'Infopoint al Terminal crociere, wi-fi gratis, e il punto informativo della Regione Marche agli ex Magazzini del sale. Ad accogliere la prima nave Msc della stagione ci sarà un gruppo di 100 bambini, che, partecipando ad un progetto di Gorgovivo, offrirà un simbolico bicchiere d'acqua. (ANSA).

Porti: Taranto; terminati i lavori di riqualificazione della banchina

Intervento da 75 milioni per adeguarsi alle navi più moderne

(ANSA) - TARANTO, 7 GIU - L'associazione temporanea d'impresa composta da Consorzio Stabile Grandi Lavori, Impresa Ottomano e Favellato Claudio ha comunicato la conclusione dei lavori relativi all'ammodernamento della banchina di ormeggio al molo polisettoriale del porto di Taranto. L'intervento, per un importo di quadro economico pari a 75 milioni, ha consentito l'adeguamento di 1200 metri di banchina in testata al molo polisettoriale al nuovo fondale (-16,50 metri) e alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dalle gru di banchina. E' stata altresì eseguita, spiega l'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio, una prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina del Molo Polisettoriale portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di -16.50 metri. Dal mese di dicembre 2017, non appena terminata la vasca di colmata, inizieranno le ulteriori operazioni di dragaggio fino a -16.50 metri della parte antistante la nuova banchina, del corridoio d'ingresso e del circolo di evoluzione delle navi. La restante parte della banchina del Molo Polisettoriale sarà dragata sino a -15 metri. E' stato infine dato avvio ai lavori relativi alla "riqualificazione delle banchine e dei piazzali in radice al Molo Polisettoriale". L'intervento, per un importo di quadro economico pari a 15 milioni, si sostanzia nel ripristino della funzionalità delle strutture di banchina.

Avanzano i cantieri del porto a luglio pronti 1500 metri di molo

Polisettoriale, terminata la riqualificazione degli ulteriori 600 metri

● Nel porto di Taranto sono stati completati anche gli ulteriori 600 metri della banchina del molo polisettoriale. E il mese prossimo, a disposizione degli operatori interessati, ci saranno complessivamente 1500 metri di infrastruttura. Lo annuncia in una nota l'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio. La banchina in questione è quella utilizzata per anni dalla società Taranto container terminal, nella quale c'era Evergreen. Società, Tct, messa in liquidazione a giugno 2015 dopo che la stessa Evergreen ha abbandonato il porto di Taranto.

L'impresa esecutrice - l'Associazione temporanea di impresa costituita tra Consorzio Stabile Grandi Lavori, Carmine Ottomano e Claudio Favellato -, ha infatti comunicato all'Authority «la conclusione dei lavori relativi all'ammodernamento della banchina di ormeggio al molo polisettoriale. L'intervento, per un importo pari a 75 milioni di euro, ha consentito l'adeguamento di 1200 metri di banchina in testata al molo polisettoriale al nuovo

l'Autorità portuale specifica che a dicembre prossimo, «non appena terminata la vasca di colmata, inizieranno le ulteriori operazioni di dragaggio fino a 16.50 metri di profondità della parte antistante la nuova banchina, del corridoio d'ingresso e del circolo di evoluzione delle navi. La restante parte della banchina del molo polisettoriale sarà dragata sino a 15 metri».

Infine, sono stati appena avviati i lavori relativi alla riqualificazione delle banchine e dei piazzali in radice al molo polisettoriale. L'intervento, per un importo di 15 milioni, «si sostanzia nel ripristino della funzionalità delle strutture di banchina - che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria - nella riqualificazione delle aree a terra e nell'adeguamento degli impianti elettrici e di drenaggio delle acque meteoriche alla normativa vigente».

fondale (16,50 metri di profondità) ed alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dalle gru di banchina».

I 1200 metri sono stati ammodernati e riqualificati in due tappe: i primi 600 metri completati a luglio scorso e collaudati di recente, gli ulteriori 600 metri completati adesso e da collaudare. I lavori sono consistiti nell'avanzamento della banchina attraverso una struttura di palificazioni in mare. Con questi lavori, rende noto l'Authority, «è stata altresì eseguita una prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina del molo polisettoriale portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di 16.50 metri». Al termine del collaudo degli ulteriori 600 metri ammodernati, collaudo che avverrà entro luglio prossimo, «saranno immediatamente disponibili ben 1.500 metri lineari di banchina (600 metri lineari già collaudati e operativi, più 600 in corso di collaudo, più altri 300 non oggetto di lavori e già operativi), oltre al piazzale retrostante, che

saranno subito utilizzabili - rileva l'Autorità portuale di Taranto - dalle imprese portuali e dagli operatori interessati ad acquisire in concessione tali beni». Infine

Banchina di ormeggio del molo polisettoriale i lavori sono conclusi

Fondale più profondo, pescaggio a 16,5 metri

● L'associazione temporanea d'impresa composta da Consorzio Stabile Grandi Lavori, Impresa Ottomano e Favellato Claudio ha comunicato la conclusione dei lavori relativi all'ammodernamento della banchina di ormeggio al molo polisettoriale del porto di Taranto. Si tratta della zona che, negli anni passati, era stata data in concessione alla Taranto Container Terminal, società composta dai gruppi Evergreen e Hutchison, per la movimentazione dei contenitori. Oggi la Tct non è più concessionaria di quell'area.

In ogni caso i lavori procedono, in attesa del nuovo concessionario. L'intervento, per un importo di quadro economico pari a 75 milioni, ha consentito l'adeguamento di 1200 metri di banchina in testata al molo polisettoriale al nuovo fondale. Il fondale è stato portato ad una profondità di meno 16,50 metri. In questo modo si

tri della parte antistante la nuova banchina, del corridoio d'ingresso e del circolo di evoluzione delle navi.

La restante parte della banchina del molo polisettoriale sarà dragata sino a una profondità di meno 15 metri.

L'autorità di sistema, presieduta da Sergio Prete, comuni-

ca inoltre che è stato infine dato avvio ai lavori relativi alla «riqualificazione delle banchine e dei piazzali in radice al Molo Polisettoriale».

L'intervento, per un importo di quadro economico pari a 15 milioni, si sostanzia nel ripristino della funzionalità delle strutture di banchina.

consente di rispondere alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione che hanno necessità di un maggiore pescaggio e dalle gru di banchina. «È stata altresì eseguita - spiega l'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio in un nota in cui annuncia la fine dell'attività sul molo polisetto-

riale - una prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina del Molo Polisettoriale portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di -16,50 metri. Dal mese di dicembre 2017, non appena terminata la vasca di colmata, inizieranno le ulteriori operazioni di dragaggio fino a -16,50 me-

IL RILANCIO POSSIBILE NUOVO INCONTRO DEL TAVOLO TECNICO DELLA LEGGE REGIONALE COORDINATO DAL CONSIGLIERE LIVIANO

Economia del mare, una mappa indicherà le competenze in uscita da scuola e Università

Dove localizzare la filiera della nautica? Ora si cercherà l'immobile più idoneo

● Nuovo approfondimento del tavolo tecnico della legge regionale speciale per Taranto sul potenziamento ed ampliamento dell'offerta formativa. Un percorso che vede l'azione congiunta dell'Università di Bari (rappresentata alla riunione ultima dai docenti Giuseppe Mastronuzzi e Laura Tafaro), del Politecnico di Bari (c'erano il prorettore della sede di Taranto, Gregorio Andria, e i docenti Giorgio Rocco e Rino Montalbano), dell'Ufficio scolastico provinciale (col provveditore Cosimo Rusciano), dell'Ocse (con Franco Milella), dell'Autorità portuale (in collegamento skype c'era Dorotea Giancola in rappresentanza del segretario generale Fulvio Di Blasio).

Sul tavolo al momento, dice il consigliere regionale Gianni Liviano, coordinatore del tavolo, ci sono le schede del Contratto istituzionale di sviluppo dalle quali partire per evitare inutili sovrapposizioni. Per Liviano «uno degli obiettivi, infatti, è quello di proporre progetti fattibili e finanziabili nell'ottica di un ragionamen-

to che è presumibile non possa essere allestito a breve periodo sull'offerta formativa nell'ambito della blue economy».

Per l'immobile da destinare alla filiera della nautica, «è stato deciso di acquisire le planimetrie e la documentazione tecnica di beni disponibili per poi individuare quello più idoneo». «Non posso che ritenermi soddisfatto di come il lavoro procede - commenta Liviano -. A memoria d'uomo, non mi sembra di ricordare un tale sforzo di condivisione da parte di più enti formativi che a questo tavolo tecnico si sono avvicinati con onestà intellettuale. Adesso è evidente che tutto deve essere compatibile con le priorità della legge regionale speciale per Taranto e deve essere coerente con il tessuto locale. Nei prossimi incontri coinvolgeremo anche la Camera di Commercio».

to che privilegi la logica del plurifondo. Ovvero, non basarsi esclusivamente sulle risorse messe a disposizione dal Contratto istituzionale di sviluppo, ma far riferimento, per esempio, a quelli che saranno rifinanziati dal Cipe. Ma occorre capire innanzitutto - rileva Liviano -, quelli che sono i profili in uscita che garantiscono

quell'elemento di spendibilità sul territorio. Per esempio, è stato ipotizzato un sistema di servizio "open data" con il quale sia l'Università che il Politecnico di Bari possano informare di tutto ciò che fanno in termini di offerta formativa sull'economia del mare».

Come cronoprogramma, è stato deciso che, attraverso l'acqui-

sizione di schede di sintesi, «si condividano gli elementi di analisi e di dettaglio e si punti ad un elenco di competenze in uscita dal mondo dell'istruzione secondaria superiore e universitaria e quello

Economia del mare Analisi e dettaglio dell'offerta formativa

leri nuova riunione del tavolo tecnico di lavoro

● Prende sempre più piede il percorso delineato dal coordinatore del tavolo tecnico della legge regionale speciale per Taranto, il consigliere regionale jonico Gianni Liviano sulla strada del potenziamento e dell'ampliamento dell'offerta formativa.

Un percorso che vede l'azione sinergica dell'Università di Bari rappresentata dai professori Giuseppe Mastroianni e Laura Tafaro, del Politecnico di Bari con il prorettore della sede di Taranto, prof. Gregorio Andria, e i professori Giorgio Rocco e Rino Montalbano, dell'Ufficio scolastico provinciale rappresentato dal provveditore Cosimo Rusciano, dell'Ocse con il dott. Franco Milella, dell'Autorità portuale in collegamento skype con la dottoressa Dorotea Giancola in rappresentanza del segretario generale, dott. Fulvio Di Blasio.

Sul tavolo al momento ci sono le schede Cis dalle quali partire per evitare inutili sovrapposizioni. «Uno degli obiettivi, infatti, è quello di proporre progetti fattibili e finanziabili nell'ottica di un ragionamento che privilegi la logica del plurifondo», ha affer-

mato Liviano. «Ovvero, non basarsi esclusivamente sulle risorse messe a disposizione dal Contratto istituzionale di sviluppo ma far riferimento, per esempio, a quelli che saranno rifinanziati dal Cipe. Il tutto in un'ottica di armonizzazione degli interventi che entreranno a far parte del piano strategico della legge regionale speciale per Taranto».

Ma occorre capire, innanzitutto, quelli che sono i profili in uscita che garantiscono quell'elemento di spendibilità sul territorio. Per esempio, è stato ipotizzato un sistema di

servizio open data con il quale sia l'Università che il Politecnico di Bari possano informare di tutto ciò che fanno in termini di offerta formativa sull'economia del mare.

Come cronoprogramma, è stato deciso che, attraverso l'acquisizione di schede di sintesi, si condividano gli elementi di analisi e di dettaglio e si punti ad un elenco di competenze in uscita dal mondo dell'istruzione secondaria superiore e universitaria e quello che è presumibile non possa essere allestito a breve periodo sull'offerta formativa nell'ambito della blue economy.

Per quanto riguarda la vexata questio dell'immobile da destinare alla filiera della nautica, è stato deciso di acquisire le planimetrie e la documentazione tecnica di beni disponibili per poi individuare quello più idoneo.

«Non posso che ritenermi soddisfatto di come il lavoro procede. A memoria d'uomo non mi sembra di ricordare un tale sforzo di condivisione da parte di più enti formativi che a questo tavolo tecnico si sono avvicinati con onestà intellettuale. Adesso è evidente che tutto deve essere compatibile con le priorità della legge regionale speciale per Taranto e deve essere coerente con il tessuto locale. Per questo motivo dai prossimi incontri coinvolgeremo anche la Camera di commercio», afferma Liviano.

«Bisogna fare presto perché l'aspettativa di vita del Governo, che si è sensibilmente accorciata vista l'accelerazione sulla legge elettorale e sul voto in autunno, potrebbe rimettere in discussione tutto ciò che riguarda il Contratto

istituzionale di sviluppo», conclude Liviano.

Il governo si riscopre meridionalista Zone franche e rilancio «cinese» dei porti

Incentivi all'auto-imprenditorialità: stanziamento di 1,3 miliardi su 4 anni con «Resto al Sud»

di **Dario Di Vico**

A Matera nei giorni scorsi il premier Paolo Gentiloni ha fatto addirittura autocritica sull'approccio che negli ultimi venti anni la politica nazionale e la sinistra hanno avuto nei confronti del Meridione. Tutti gli errori commessi dalle classi dirigenti del Sud non giustificano, a detta del presidente del Consiglio, le amnesie di Roma e «la solitudine in cui è stato lasciato il Mezzogiorno». In una giornata di studio e riflessione in cui si è spaziato dai sacri testi di Salvemini e Dorso fino agli investimenti cinesi nella nuova Via della Seta il governo ha varato una linea che, con una battuta, potremmo chiamare «semi-meridionalista». E il semi si giustifica per la discontinuità rispetto ai vecchi strumenti (l'intervento straordinario) e soprattutto perché ad adottarla non è certo un esecutivo che ha davanti a sé una legislatura.

Il segnale però è interes-

stro per il Sud» Claudio De Vincenti hanno sostenuto la necessità di operare un riequilibrio dello storico divario Nord-Sud e sicuramente di evitare che la distanza diventi ancora più larga. La vecchia questione meridionale rientra dunque nella modernissima riflessione sulla disuguaglianza che investe i redditi, le chance, la mobilità sociale ma anche le differenze territoriali. Attenzione

però: dopo aver pagato costi più cari del Nord per la Grande Crisi, dopo aver visto nell'ultimo anno una ripresa fatta di consumi, incremento dell'export e turismo, il Sud non sta tenendo lo stesso passo delle regioni settentrionali che in questa prima tranche del 2017 hanno invece preso decisamente un buon ritmo. Nella riproduzione delle disuguaglianze, inoltre, è emerso a Matera anche il tema delle risorse umane che vengono attratte in quantità notevoli dalle università settentrionali e non rientrano a casa drenando così i talenti migliori.

Gentiloni e De Vincenti, riaprendo a mo' di vaso di Pandora il dibattito sulla questione meridionale, forse avevano ben presente il rischio-nostalgia ovvero che gli amministratori locali presenti, e anche una buona fetta degli studiosi, tornassero in qualche maniera a desiderare — almeno per un giorno — addirittura la rinascita della Cassa del Mezzogiorno. È interessante infatti notare come la frazione dell'opinione pubblica meridionale più pessimista sullo stato dell'economia locale sia anche quella più «filo-cassista» e sia anche più portata a sottolineare «le colpe degli altri». Chi invece guarda con maggiore attenzione alle dinamiche di mercato è quasi sempre più ottimista sulla struttura industriale del Sud ed è portato di più a sottolineare le colpe della società meridionale. Non è un

caso che nello stesso giorno del convegno un economista dell'università di Bari, Federico Pirro, abbia pubblicato sulla *Gazzetta del Mezzogiorno* un puntiglioso elenco di tutte le fabbriche grandi e medie presenti nel Sud.

Le Zone economiche speciali

Dispute intellettuali a parte, l'esercizio migliore è quello di stendere un'agenda degli impegni che si possono prendere. De Vincenti ha garantito che i fondi statali ed europei saranno utilizzati per nuove opere e non per coprire la spesa ordinaria. Grande interesse e speranze sono riposte nei progetti cinesi che riguardano i porti italiani. Matera poi dimostra come l'attrazione di flussi turistici non debba essere legata esclusivamente alle località sul mare ma possa giovare di un «racconto» più sofi-

sticato e moderno. Sicuramente poi ci sarà da vedere l'impatto delle Zone economiche speciali, un esperimento che nella Ue è stato autorizzato finora solo in Polonia e che può generare business in particolari aree a vocazione produttiva ed esposte ai mercati internazionali grazie a una combinazione di incentivi fiscali e normativi. Infine — è questa forse l'unica pecca della giornata di Matera — è necessario un maggiore coinvolgimento delle grandi imprese private e pubbliche presenti nel Sud a cominciare da Fca passando per Leonardo, General Electric, Sevel, Barilla, Ferrero, Nestlé e via di questo passo. L'obiettivo è quello di verificare la consistenza e l'organizzazione delle filiere di fornitura e di diffondere sul territorio i migliori standard di cultura industriale e innovazione. Una delle colpe della vecchia Cassa è stata anche quella di aver generato un'industrializzazione «senza sviluppo» e di conseguenza assai fragile.

L'appuntamento

Nel Consiglio dei ministri di domani previste misure per il Mezzogiorno

te, riapre una discussione ormai derubricata e sarà accompagnato da una serie di misure che dovrebbero essere approvate dal Consiglio dei ministri di domani.

Le misure per l'auto-imprenditorialità

Le prime indiscrezioni parlano di incentivi all'auto-imprenditorialità (nome del provvedimento: «Resto al Sud» e stanziamento di 1,3 miliardi su 4 anni) e dell'istituzione delle Zone economiche speciali, ma per una valutazione più puntuale delle misure adottate meglio attendere i testi. In sintesi però Gentiloni e «di mini-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autorità portuale e di sistema di Gioia Tauro e dello Stretto: Russo nominato presidente

L'assessore regionale Francesco Russo è stato nominato presidente dell'autorità di sistema di Gioia Tauro e dello Stretto. L'ha detto questa mattina il ministro Graziano Del Rio partecipando ad una assemblea di Federporti. L'ex autorità portuale di Gioia Tauro, diventata ora più grande dopo la riforma - comprendendo anche i porti di Messina, Milazzo e Vibo - era commissariata da oltre un anno. La nomina del docente catanese dell'ateneo reggino, che ora dovrà lasciare il posto nella giunta di Mario Oliverio, segna quindi il varo definitivo del nuovo ente. Russo, nominato in questa infornata assieme agli omologhi delle Autorità di Palermo e della Sardegna, prenderà il posto del commissario Andrea Agostinelli nel quadro di un avvicendamento che fin qui era stato rimandato per questioni politiche ma anche formali. In primo luogo era emersa la resistenza del partito di Alfano, che in questi mesi ha premuto per la nomina a Gioia Tauro dell'avvocato genovese Alberto Rossi, unendosi al coro siciliano che - anche attraverso il governatore Crocetta - ha sempre tentato di ridiscutere l'assetto della nuova amministrazione imperniata sulla centralità dello scalo calabrese. Erano poi emerse delle questioni tecniche, che Delrio ha superato attraverso degli interpellanti alla Anac di Cantone il cui ufficio ha escluso qualsiasi incompatibilità tra il ruolo di ex assessore regionale e quello di presidente dell'Autorità portuale e di sistema. Via libera dunque a Russo che fa segnare alla politica regionale un successo, nel braccio di ferro con gli interessi della sponda siciliana, aggiungendo un'altra stella nel firmamento delle figure di grande responsabilità fortemente volute dal ministro dell'Interno Marco Minniti.

Pubblicata un' intercettazione imbarazzante, con giudizi «da caserma»: il governatore Crocetta contro l' assessore regionale

«Io sono gay, lui omofobo. Non può stare in giunta»

Giovanni Pistorio: «Sono frasi sgradevoli, ho usato un linguaggio da cafone e chiedo scusa. Ma non mi dimetto»

Palermo Le scorie dell' inchiesta sulla rete di collusioni che ruotava - secondo l' accusa - attorno all' **armatore** di Trapani, Ettore Morace, si riflettono sul fronte politico. I giudizi «da caserma» dell' assessore regionale all' Infrastrutture, Giovanni Pistorio, hanno fatto infuriare il governatore Crocetta, rimasto impigliato nella rete delle indagini (è indagato con l' accusa di corruzione, insieme all' ex sottosegretaria Simona Vicari).

Il presidente della Regione si è difeso due giorni fa davanti ai magistrati, negando corsie privilegiate e provvedimenti ad personam per favorire l' azienda dell' **armatore**. Ieri, invece, si è scagliato contro Pistorio, scivolato su un' intercettazione imbarazzante, inserita nel fascicolo giudiziario del Gip: «Come fa un assessore omofobo a stare in giunta con un presidente gay?

» In alcune intercettazioni dell' inchiesta "Mare nostrum", Pistorio definiva «un capriccio» la volontà di Crocetta di prolungare i collegamenti in aliscafo per Filicudi, parlando di interessi sentimentali del governatore e usando termini scurrili: «Sto riflettendo - afferma Crocetta - Pistorio chieda di essere assunto da Trump». Ieri il faccia a faccia tra il governatore e il suo assessore non è servito

ad ammorbidire i toni e ad accorciare le distanze. Difficilmente, filtra da ambienti vicini al presidente della Regione, Crocetta «chiuderà questa storia come se nulla fosse successo». «L' assessore Pistorio mi ha detto che in quel dialogo intercettato c' erano parole da bar. In realtà è un linguaggio omofobo quello suo e dei suoi collaboratori.

Non offende solo me, per essere chiari. Ma chi ha fatto una scelta differente da chi ritiene di rientrare nei parametri della cosiddetta normalità».

Crocetta estende l' esigenza di un chiarimento alla coalizione che lo sostiene: «Una riflessione su Giovanni Pistorio e le sue parole intercettate va fatta anche con le forze politiche di governo. All' assessore ho solo chiesto spiegazioni rispetto al suo linguaggio --afferma il presidente della Regione - e mi pare giusto che mi prenda una pausa».

Pistorio chiede scusa ma esclude un passo indietro: «Non sono omofobo e non mi dimetto. Ho chiesto

-segue

scusa al presidente Crocetta, gli ho espresso rammarico per le frasi sgradevoli, per il linguaggio da cafone che ho usato. Era solo gossip estivo. Mi rendo conto che le parole pronunciate in un contesto privatissimo se diventano pubbliche cambia tutto. Sono in imbarazzo e mi spiace avere creato amarezza al presidente. Quelle frasi non hanno alcun attinenza con la realtà, per quanto ho verificato non è stato commesso alcun illecito».

Ma il governatore prova a stanarlo, ricordando che «Franco Battiato (assessore regionale per qualche mese della prima giunta Crocetta ndr) si dimise per molto meno, parlando di prostituzione in politica e quelle frasi furono interpretate come un' offesa alle donne».

Pistorio non cede: «Battiato si dimise perché disse delle cose in pubblico, la mia era una conversazione privatissima diventata di pubblico dominio perché è stata intercettata. Sono sereno, la mia attività di amministratore è inattaccabile. Ho sbagliato a dire quelle cose che mi imbarazzano e capisco che il presidente Crocetta ha il diritto a essere amareggiato e dispiaciuto».(a.s.)

Salta l' accordo tra le due istituzioni

La Fiera d' agosto vittima della guerra tra Palazzo Zanca e Autorità portuale

Il nodo principale: la richiesta del Comunedì co-firmare il bando di concessione dell' area

Sebastiano Caspanello C' è una sola vittima, nell' ennesimo conflitto istituzionale tra Comune e Autorità portuale: la città. La Fiera, la "vera" Fiera, non c' è da anni, è vero. Ma quell' abitudine di trascorrere le sere d' agosto lungo i viali della cittadella, i messinesi non l' hanno mai persa. E non volevano certo perderla quest' anno. Invece dopo settimane di trattative e interlocuzioni, ecco la doccia gelata: niente accordo tra Autorità portuale e Comune, niente bando per un mese di eventi estivi. Salta tutto. Perché? Le condizioni poste dal Comune non sono piaciute all' Authority (i dettagli li rivela nell' intervista accanto lo stesso commissario Antonino De Simone), ma di fondo c' è la madre di tutte le battaglie: la titolarità dell' area.

Palazzo Zanca, attraverso l' assessore alla Cultura Federico Alagna, aveva posto una pregiudiziale: il bando deve avere due firme, quella di De Simone, ovviamente, e quella del sindaco Renato Accorinti. Il che avrebbe significato, per l' Authority, ammettere quantomeno il dubbio, appunto, su chi sia il proprietario della cittadella fieristica. Poi, certo, c' è anche la diversità di vedute sulle bancarelle, la suddivisione delle giornate di eventi, la commissione paritetica. Dettagli, il vero nodo è quello. «L' auspicata intesa non è purtroppo andata a buon fine - è il comunicato dell' Authority - stante la rilevata inammissibilità da parte di questo Ente di diverse prescrizioni che i rappresentanti dell' Amministrazione comunale hanno ritenuto improcrastinabili per una loro completa condivisione dell' avviso pubblico».

La conseguenza sarà una «autonoma determinazione» da parte dell' Authority: insomma, decideranno tutto negli uffici di De Simone. Anche a causa «delle previste cantierizzazioni che limiteranno gli spazi disponibili», verrà accantonata l' ipotesi di una concessione di 60 giorni e verrà presa in considerazione, «esclusivamente ed a proprio insindacabile giudizio», istanze per utilizzare le aree della fiera della durata di pochi giorni.

Una decisione che spiazza Palazzo Zanca. «Avevamo accolto con piacere l' apertura dell' Authority -

-segue

spiega Alagna - e ci siamo messi a lavorare con disponibilità. Abbiamo fatto le nostre considerazioni sulla bozza di bando, trovando l' accordo su alcune questioni, non su altre. Fino all' ultima interlocuzione della settimana scorsa ci siamo detti disponibili a proseguire in questo percorso, poi questa decisione. Un punto deve essere chiaro: la scelta di non fare un bando è stata dell' **Autorità portuale**. Potevano accettare le nostre richieste o fare un bando in autonomia. hanno scelto la terza strada, non fare alcun bando.

Una scelta legittima, condivisibile o meno, ma non possiamo rispondere noi delle scelte di un altro ente. Il nostro negoziato mirava a migliorare l' offerta, per valorizzare l' apertura estiva della Fiera. E la richiesta di una firma congiunta andava proprio nella direzione di un comune accordo, in attesa che si chiarisca definitivamente la questione della titolarità delle aree».

Dura la presa di posizione di "Cambiamo **Messina** dal Basso": «Oggi l' ennesimo capitolo di questo amaro bollettino viene scritto, sempre sotto il cappello di uno sconcertante silenzio generale. Se l' accordo col Comune ci fosse stato, come avrebbe superato De **Simone** il problema dei lavori? Non sarà forse il più banale degli alibi?».

Fiera d' agosto, salta l' accordo con l' Authority

Il nodo principale: la richiesta del Comune di co-firmare il bando di concessione dell' area

C' è una sola vittima, nell' ennesimo conflitto istituzionale tra Comune e **Autorità portuale**: la città. La Fiera, la "vera" Fiera, non c' è da anni, è vero. Ma quell' abitudine di trascorrere le sere d' agosto lungo i viali della cittadella, i **messinesi** non l' hanno mai persa. E non volevano certo perderla quest' anno. Invece dopo settimane di trattative e interlocuzioni, ecco la doccia gelata: niente accordo tra **Autorità portuale** e Comune, niente bando per un mese di eventi estivi. Salta tutto. Perché? Le condizioni poste dal Comune non sono piaciute all' **Authority** (i dettagli li rivela nell' intervista accanto lo stesso commissario **Antonino De Simone**), ma di fondo c' è la madre di tutte le battaglie: la titolarità dell' area. Palazzo Zanca, attraverso l' assessore alla Cultura Federico Alagna, aveva posto una pregiudiziale: il bando deve avere due firme, quella di De **Simone**, ovviamente, e quella del sindaco Renato Accorinti. Il che avrebbe significato, per l' **Authority**, ammettere quantomeno il dubbio, appunto, su chi sia il proprietario della cittadella fieristica. Poi, certo, c' è anche la diversità di vedute sulle bancarelle, la suddivisione delle giornate di eventi, la commissione paritetica. Dettagli, il vero nodo è quello. «L' auspicata intesa non è purtroppo andata a buon fine - è il comunicato dell' **Authority** - stante la rilevata inammissibilità da parte di questo Ente di diverse prescrizioni che i rappresentanti dell' Amministrazione comunale hanno ritenuto improcrastinabili per una loro completa condivisione dell' avviso pubblico». La conseguenza sarà una «autonoma determinazione» da parte dell' **Authority**: insomma, decideranno tutto negli uffici di De **Simone**. Anche a causa «delle previste cantierizzazioni che limiteranno gli spazi disponibili», verrà accantonata l' ipotesi di una concessione di 60 giorni e verrà presa in considerazione, «esclusivamente ed a proprio insindacabile giudizio», istanze per utilizzare le aree della fiera della durata di pochi giorni. Una decisione che spiazza Palazzo Zanca. «Avevamo accolto con piacere l' apertura dell' **Authority** - spiega Alagna - e ci siamo messi a lavorare con disponibilità. Abbiamo fatto le nostre considerazioni sulla bozza di bando, trovando l' accordo su alcune questioni, non su altre. Fino all' ultima interlocuzione della settimana scorsa ci siamo detti disponibili a proseguire in questo percorso, poi questa decisione. Un punto deve essere chiaro: la scelta di non fare un bando è stata dell' **Autorità portuale**. Potevano accettare le nostre richieste o fare un bando in autonomia, hanno scelto la terza strada, non fare alcun

-segue

bando. Una scelta legittima, condivisibile o meno, ma non possiamo rispondere noi delle scelte di un altro ente. Il nostro negoziato mirava a migliorare l' offerta, per valorizzare l' apertura estiva della Fiera. E la richiesta di una firma congiunta andava proprio nella direzione di un comune accordo, in attesa che si chiarisca definitivamente la questione della titolarità delle aree». Dura la presa di posizione di "Cambiamo Messina dal Basso": «Oggi l' ennesimo capitolo di questo amaro bollettino viene scritto, sempre sotto il cappello di uno sconcertante silenzio generale. Se l' accordo col Comune ci fosse stato, come avrebbe superato De Simone il problema dei lavori? Non sarà forse il più banale degli alibi?».

politica

Fiera chiusa. Alagna e Pino: "E' una scelta dell'Autorità Portuale"

Il Comune contesta all'Autorità Portuale la titolarità di alcune aree (dalla via Vittorio Emanuele alla Passeggiata a mare, dalla Fiera al Lungomare del Ringo), che ha portato anche a non chiedere il rinnovo di alcune concessioni e a interrompere la corresponsione dei canoni relativi a tutte quelle aree ritenute di pertinenza comunale. In attesa del pronunciamento degli organi competenti che chiariranno definitivamente a chi spetti la titolarità, l'Autorità Portuale ha chiesto all'Amministrazione comunale la disponibilità a lavorare insieme ad un bando per le attività estive in Fiera. L'assessore alla cultura, Federico Alagna, e l'assessore alle politiche del mare, Sebastiano Pino, confermano che l'accordo non è stato raggiunto a seguito di alcune proposte di modifica non condivise. Riguardavano "la predisposizione di un bando a firma congiunta, alla luce della contestazione della titolarità attualmente in corso - dicono Alagna e Pino -, che ci avrebbe consentito di mettere nero su bianco la determinazione di entrambi gli enti a lavorare insieme, pur partendo da posizioni opposte; il profilo culturale degli eventi ammissibili - questione sulla quale ci si è avvicinati molto ma senza trovare un accordo definitivo; l'utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale, per un numero preciso di giorni da concordare, di spazi e strutture per la realizzazione di iniziative". I due assessori respingono al mittente ogni accusa perché, "in assenza di accordo tra i due enti, l'Autorità Portuale avrebbe potuto procedere all'emanazione del bando in autonomia - ipotesi che ci era stata prospettata - rendendo così un servizio importante alla città e facendo vivere un'area che per il resto dell'anno rimane chiusa. La scelta che l'Autorità Portuale ha assunto è stata diversa e può essere condivisa o meno, ma in alcun modo possiamo essere chiamati noi a rispondere delle libere scelte di un altro ente. Il nostro auspicio è sempre stato quello di vedere quest'area viva 365 giorni l'anno, come spazio di cultura e socialità, senza barriere né cancelli. Come la Passeggiata a mare, dove non più tardi di qualche giorno fa si è organizzata una coloratissima e partecipatissima Festa nazionale dello sport. E' questo che ci ha portato a reclamare la titolarità del Comune - della città - sulla Fiera e non, come suggerito da qualcuno, la voglia di inutili beghe tra istituzioni. Vedere realizzato tutto ciò anche sotto la gestione di un'altra

-segue

istituzione non avrebbe potuto che rendere felici noi e la città intera". Una delle associazioni interessate, quella che ha organizzato gli eventi lo scorso anno, la People on the move, ha già annunciato che si sposterà in provincia. Alagna e Pino, però, vogliono tranquillizzare tutti gli operatori culturali cittadini. "Manifestiamo sin da adesso l'impegno assoluto - concludono - per continuare a rendere fruibili e idonei per l'organizzazione di iniziative culturali tutti gli spazi da noi gestiti, quali ad esempio ville, piazze, strade pedonali, forti o la stessa Passeggiata a mare, dove soltanto nell'ultimo mese sono stati realizzati, con il nostro contributo, numerosi appuntamenti culturali che hanno coinvolto migliaia di persone".

il caso

«Non c'è più il movente Port authority torni ad Augusta»

"Se il problema dell'assegnazione ad Augusta dell' **Autorità portuale** erano le presunte influenze sulla gestione del porto commerciale derivate dalle indagini dell'inchiesta Tempa Rossa, la questione è risultata inesistente". Enzo Vinciullo, deputato regionale Ap e presidente della commissione Bilancio è il primo a intercettare l'assist che nei giorni scorsi ha lanciato l'imprenditore augustano Gianluca Gemelli. E Vinciullo lo fa ribadendo tutte le circostanze sollevate proprio da Gemelli che si è detto convinto che, chiusa con l'archiviazione la vicenda che lo ha visto tra i protagonisti lo scorso anno, il presidente Crocetta starà già procedendo con il ripristino delle condizioni per assegnare ad Augusta l'autorità portuale.

"Come è noto - aggiunge il parlamentare - il pm della Procura di Roma ha richiesto l'emissione di un decreto di archiviazione per alcuni esponenti siracusani che, precedentemente, erano stati coinvolti in un'indagine su presunte, ora rivelatesi inesistenti, interferenze sulla gestione del Porto Commerciale di Augusta. La conclusione delle indagini, con l'emissione del decreto di archiviazione, oltre a ridare, evidentemente, serenità a chi lo ha ricevuto, ha anche ripercussioni di carattere politico nella nostra provincia, in quanto, soprattutto a livello di mass media, si era giustificata e si era cercato di sostenere la necessità di trasferire la sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** da Augusta a Catania, proprio per evitare ingerenze esterne ora, ripeto rivelatesi, inesistenti. Adesso, cade anche questo velo e, di conseguenza, credo che dobbiamo ritornare a chiedere con maggiore forza e con maggiore determinazione che venga rispettata la legge e venga data esecuzione alla decisione assunta nel 2013 della Comunità Europea". Insomma non ci sarebbe più il "motive" secondo il deputato regionale aretuseo che poi lancia un appello: "Alla politica, alla società civile, al mondo imprenditoriale e sindacale chiedo, ancora una volta, di impegnarsi in questa battaglia, che è una battaglia di dignità prima ancora che di riconoscimenti politici. Ho già da tempo depositato alla Procura di Siracusa un esposto per accertare se nelle procedure utilizzate ci siano stati errori, vizi e/o forzature. Spererei che così come accaduto con l'hotspot che si voleva costruire nel Porto di Augusta, anche in questo caso Roma intervenga, ricordando a tutti, e primo fra tutti al presidente dell' **Autorità Portuale** di Augusta, che il decreto di trasferimento della sede a Catania

-segue

non è stato ancora pubblicato nei modi e nelle forme previste dalla legge e che, di conseguenza, sarebbe opportuno non applicare decreti che continuano ad essere sconosciuti alla moltitudine degli italiani, così come ha affermato correttamente il Tar di Catania in una recentissima sentenza".
Massimo Leotta.

ADSP
Autorità di Sistema Portuale

MAR TIRRENO CENTRALE




PORTO DI SALERNO


Città di Castellammare di Stabia

ANNO 2017 | **N.3**
giugno 2017



PORTI CAMPANI **INRETE**

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



LUCA CASCONI:

Sistema Portuale Campano: il ruolo "politico" della Regione



L'INTERVISTA



INTERVISTA A LUCA CASCONI

Presidente IV Commissione Trasporti, Urbanistica e Lavori Pubblici Regione Campania

di **Emilia Leonetti**

Sistema Portuale Campano: il ruolo "politico" della Regione

L'edizione di giugno si apre con un'intervista al Presidente della IV Commissione Trasporti, Urbanistica e Lavori Pubblici della Regione Campania, Luca Cascone. Al centro un approfondimento sui Lidi Balneari in vista dell'entrata in vigore della direttiva "Bolkestein" del 2020. Un servizio sui Porti Turistici di Napoli. Il programma dell'evento "Porto Aperto" che si terrà, per la prima volta, nello scalo partenopeo, domenica 2 luglio.

1) Presidente Luca Cascone, come valuta la creazione del sistema portuale della Campania e in che modo a suo parere si deve lavorare per far diventare i porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia il sistema portuale della Campania?

"L'accorpamento dei porti della Campania è un'operazione corretta perché ci consentirà di far crescere il sistema dei porti della Regione. E', però, anche giusto che, pur in una logica di sistema, ognuno conservi e valorizzi le proprie peculiarità e capacità. Non devono esserci rallentamenti. Chi è più efficiente deve poter proseguire sulla strada intrapresa. Le voglio fare un esempio: nel settore delle crociere, settore comune ai porti di Napoli e Salerno, sistema deve significare accogliere le navi da crociera secondo una pianificazione

che porti i due scali a soddisfare la domanda di "accolti", o, ancor più a creare, una domanda che favorisca entrambi."

2) In questa logica di "accorpamento" qual è, a suo parere, la ragione del rinvio di altri sei mesi dell'ingresso di Salerno nel sistema dell'AdSP?

"Il senso della proroga è nella necessità di portare a compimento alcuni progetti come il dragaggio. E' il tempo utile per chiudere alcune procedure prima di convergere nell'AdSP del Mar Tirreno centrale."

3) E' di questi giorni la discussione sulla "via della seta". Confindustria Campania ha criticato la scelta del Governo di escludere il porto di Napoli puntando



sul porti di Trieste e di Genova. Il Presidente Pietro Spirito ritiene corretta la strategia del Governo, ritagliando per i porti di Napoli e di Salerno il ruolo, almeno in questa fase, di regional port. Cosa ne pensa?

"Non discuto le valutazioni del Presidente Pietro Spirito di cui conosciamo la competenza, la mia è una riflessione politica. La Campania non deve mai abdicare ad un ruolo di centralità sul piano nazionale. E' corretto restare con i piedi per terra e aver chiaro quali sono le possibilità di sviluppo dello scalo partenopeo e in generale di quelli della Regione, però bisogna lavorare affinché l'economia della regione cresca significativamente. Il porto di Napoli, il sistema portuale campano è una delle leve dello sviluppo economico su cui dobbiamo puntare e su cui stiamo puntando, per cui dobbiamo osare e essere negli accordi internazionali che possono contribuire alla crescita dei traffici."

4) Restando sul terreno della logistica, la riforma dei porti si basa sulla creazione di un sistema intermodale che connetta porti-Interporti-mercati di destinazione della merce con un significativo potenziamento dei collegamenti su ferro, oltre a quelli su gomma. Napoli ha alle sue spalle l'Interporto di Nola e di Marcianise, Salerno non ha un'area retroportuale. Quali sono a suo parere i passaggi indispensabili per attuare la riforma nel senso dell'intermodalità?

"Stiamo già lavorando ad un piano strategico della logistica grazie alla costituzione in Campania di ALI, Aree Logistiche Integrate, ai cui lavori partecipano tutti i rappresentanti del settore. Questo ci permetterà di fare scelte condivise con RFI, Interporti, porti, in una visione ampia e complessiva. Scelte approvate da tutti e dunque realizzabili."

5) ZES. A che punto è la creazione di una o più "Zone Economiche Speciali". Secondo il Presidente Pietro Spirito "favoriremmo, com'era decenni fa prima della delindustrializzazione, nelle zone limitrofe ai porti, la nascita di funzioni e attività industriali, ovviamente in una logica contemporanea, con i requisiti richiesti dalla competitività globale del settore manifatturiero. Sarebbe un passaggio importante per il nostro sistema portuale e per il Mezzogiorno. Sarebbe anche una sfida, visto che saremmo i primi in Italia. Mentre nel mondo esistono 4.500 "ZES" e in Polonia 14, in Italia neanche una".

"Confermo quanto affermato dal Presidente Pietro Spirito. D'altronde sul tema ci sono state diverse riunioni in Regione che hanno portato alla individuazione delle aree "Zes" e allo stanziamento di circa 200 milioni di euro per la creazione delle aree economiche speciali. La parola ora passa al Governo che deve legiferare sulla materia. Su questo fronte noi continueremo a fare la nostra parte "politica" premendo affinché si giunga quanto prima alla definizione normativa."





ATTUALITÀ

LIDI BALNEARI E ATTIVITÀ TURISTICO-RICREATIVE

Dal 2020 si applicherà direttiva "Bolkestein"

Il 2020 è la data ultima entro cui adeguare, alla direttiva europea del 2006, il rilascio delle concessioni per la gestione dei lidi balneari e delle attività turistico-ricreative. La direttiva nota come "direttiva Bolkestein" prevede la partecipazione, anche ad operatori di altri Paesi della UE, ai bandi pubblici per l'assegnazione delle concessioni demaniali.

L'AdSP del Mar Tirreno centrale si prepara, come gli altri enti di Governo del demanio marittimo, prorogando le concessioni esistenti sino al 2020. A partire da quella data non si parlerà più di "istanze" e di "procedura di evidenza pubblica" ma di "gara europea". Differenze sottili ma sostanziali, che modificheranno profondamente lo scenario del mercato.

Bisogna anche rilevare che questo prossimo appuntamento non giunge inaspettato. Il tempo che ci separa dall'entrata in vigore della normativa europea deve servire ad aprire una discussione consapevole. I canoni, infatti, sono visibilmente bassi e una legge

dello Stato li ha congelati sino al 2020 dando un vantaggio ai gestori. Cosa che porta a considerare anche un altro lato della medaglia.

Il settore, preme sottolinearlo, è trainante dal punto di vista economico e occupazionale. Attualmente in Campania operano 6.500 imprese "balneari", su 30 mila in Italia, con un'occupazione, su base nazionale, di due milioni di persone. Soprattutto nel tempo si è affermato un modello di gestione che ha portato, in molti casi, alla creazione di aziende in grado di fornire servizi (bar, ristorazione) e di svolgere attività d'intrattenimento.

Si tratta di un modello, come racconta Umberto Frenna, del lido "L'Arenile" di via Coroglio, che ha indotto ad incrementare gli investimenti in infrastrutture, che ha aumentato l'occupazione sia stagionale e sia a tempo indeterminato, che ha creato un indotto strettamente collegato al successo di "lidi" come l'Arenile.



"Noi- spiega Umberto Frenna- abbiamo scelto di restare aperti tutto l'anno anche se il grosso della nostra attività si sviluppa tra aprile e ottobre. Ogni anno superiamo le 400 mila presenze. Attualmente diamo lavoro a circa 40 persone a tempo indeterminato e raggiungiamo, nei periodi estivi, le 100-120 unità. In questi anni abbiamo investito per migliorare le nostre strutture all'aperto e al chiuso. Gestiamo l'area dal 1994 e posso affermare che abbiamo bonificato l'area, abbiamo valorizzato, grazie ai nostri investimenti, uno spazio che per la bellezza del paesaggio e per la sua collocazione ha una naturale vocazione turistico-ricreativa"

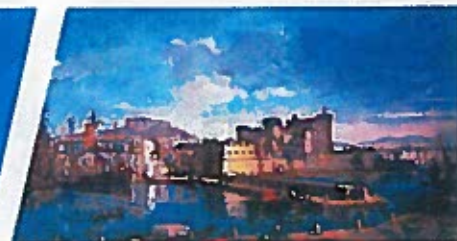
Non tutti i lidi della nostra costa cittadina hanno scelto l'apertura annuale. "Il core business della nostra azienda- racconta Mario Morra del Bagno Elena- resta l'estate. La stagione, però, copre un lungo periodo andando da aprile a ottobre. Preferiamo chiudere per alcuni mesi perché non abbiamo le strutture adatte al periodo invernale. Il punto è che il regime giuridico non facilita la nostra attività. Noi veniamo considerati fornitori di servizi mentre ci occupiamo di beni dello Stato. In più, abbiamo nella durata quadriennale, un freno ai nostri investimenti e anche una grande difficoltà ad ottenere prestiti dalle banche."

L'avvicinarsi, poi, della data del 2020 aumenta le preoccupazioni per chi vorrebbe conservare l'impresa avendo negli anni (la famiglia Morra gestisce il Bagno Elena dal 1957) curato gli spazi prospicienti la battigia di Posillipo garantendo "sicurezza, tutela del territorio, lotta all'abusivismo e al degrado" e dimostrando "capacità imprenditoriale, creatività, qualità dei servizi"

"In Spagna- precisa Morra- i gestori dei lidi godono di concessioni ultra trentennali e di un diritto di prelazione rispetto a nuovi possibili operatori. Dobbiamo anche sottolineare che l'assenza di regole a tutela di chi ha negli anni dimostrato di saper gestire il bene "spiaggia", potrebbe aprire la porta alla camorra o a grandi gruppi costringendoci ad abbandonare il nostro territorio."

Per questo gli imprenditori del settore hanno chiesto e ottenuto dal Governo un tavolo di confronto per individuare soluzioni che garantiscano il valore dell'impresa e le competenze acquisite dai gestori e dai lavoratori. Come dire che la partita è ancora aperta. E resta aperta ancora il tema dei canoni bassi assolutamente non commisurati al valore dei beni economici affidati ai concessionari.





ATTUALITÀ

PORTI TURISTICI IN CITTÀ

Lo sviluppo passa per la "rete"

A Napoli il diportismo fatica ancora ad affermarsi come uno dei settori a più alta redditività economica, con notevoli ricadute nell'indotto soprattutto dei servizi e dei beni immateriali. Napoli città di mare dove, però, le infrastrutture portuali dedicate al traffico da diporto sono poche ed attrezzate in modo non adeguato. Se per attrezzate si intendono banchine fornite, non solo dei servizi essenziali come carburante e acqua, ma di spazi organizzati con bar, ristoranti, luoghi di vivibilità e qualità della vita

Lungo la costa cittadina, quella compresa tra La Pietra (Bagnoli) e Pietrarsa (Portici), vi sono due porti turistici e una serie di punti di ormeggio con boe e gavitelli.

I due porti sono quello di Nisida e il "molo di Sopraflut-

to Sannazaro" a Mergellina. Un terzo polo situato nella Darsena Acton, al Molosiglio, riguarda l'autorizzazione all'ormeggio di charter velici per il periodo maggio-settembre, limitatamente allo sviluppo turistico dell'attività "velica".

Una delle ragioni dell'inadeguato sviluppo infrastrutturale è il valore paesaggistico della nostra costa, che limita gli interventi sulle banchine.

"Per questo e anche per migliorare la nostra offerta di servizi alla clientela- racconta Massimo Luise della omonima società- abbiamo deciso di puntare sulla rete. A nostro parere, lo sviluppo sta nel fare sistema tra i diversi porti turistici della Campania e nel promuovere, con un'unica voce, la peculiarità di ogni sin-



gola location per spingere il "cliente" ad allungare il tempo di soggiorno nel nostro Golfo, spostandosi da un porto ad un altro. Attualmente fanno parte della "rete" il Main Stabia Port di Castellammare di Stabia, il porto di Capri, due porti di Ischia. E' una strategia di marketing che desideriamo allargare ma che sta già dando importanti frutti. Per un diportista sapere che nel raggio di 20-25 miglia può visitare luoghi diversi tra loro per storia, natura, servizi (ad esempio le fonti termali ad Ischia) è motivo di forte attrazione."

La storica società "Luise&son" nata nel 1847 e ora divenuta "Luise Group. Registered Yacht&Ship Agents" gestisce, in concessione, la banchina "Molo Sannazaro" dedicata al traffico da diporto di grandi yacht (sino a 90 m. di lunghezza). Attualmente sono ormeggiate 80 imbarcazioni, molte tra i 15-20 m., molte stanziali.

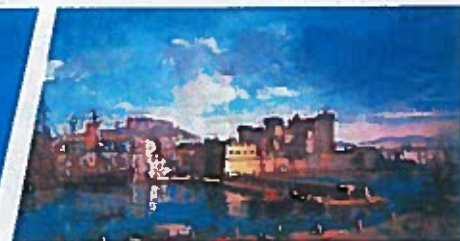
La situazione cambia spostandosi da Mergellina a Nisida. Nell'area di ponente l'attività è stagionale, sviluppandosi da aprile a ottobre, le imbarcazioni attraccano a dei pontili galleggianti e la banchina è ge-

stita da quattro operatori. Uno di questi è la società "Sena" nata nel 1993.

La società sviluppa la sua attività su una superficie di 45 mila mq. con due parcheggi, pontili galleggianti per l'attracco di 700 imbarcazioni dai 7 m. ai 30 m., una gru di alaggio per la messa a mare delle barche o per le riparazioni.

"Noi lavoriamo per migliorare di anno in anno i servizi alla clientela- spiega l'AD Raffaele Lettera- L'ultimo acquisto sono dei pontili di 20 m. di lunghezza e 4 m. di larghezza, del peso di 85 ton. ognuno, come barriera di protezione all'ormeggio, detti "frangionda", che saranno installati a giugno. Quest'anno ne installiamo 4 per una lunghezza di 80 m. davanti all'imbocco del porticciolo. Lo scopo è proteggere le barche dal maestrale e da onde alte. Da noi lavorano 40 persone, impiegate, prevalentemente, nel periodo aprile-ottobre. Anche se la nostra attività prosegue d'inverno con la manutenzione e con il servizio di rimessaggio che affidiamo ad una società esterna."





ATTUALITÀ

2 luglio 2017

NAPOLI
**PORTO
APERTO**
⚓

OPEN DAY AL PORTO DI NAPOLI | VISITE GUIDATE | CONVEGNI | CONCERTI | EVENTI

PORTO APERTO:
Napoli, 2 luglio 2017

Il prossimo 2 luglio si svolgerà a Napoli il primo Porto Aperto, una manifestazione che è diventata tradizionale appuntamento in molti porti europei. L'evento è indirizzato ad aprire alla cittadinanza il perimetro delle attività portuali, per farle conoscere meglio, consentendo un riavvicinamento tra la comunità del territorio metropolitano e la comunità delle imprese e degli operatori portuali.

Nel corso del tempo, tra città e porto si è determinata una frattura, che, prima di essere fisica, è innanzitutto culturale. Singolarmente questo processo di distacco si è acuito proprio mentre i porti sono diventati, a partire dagli anni ottanta del secolo passato, la finestra della globalizzazione.

Ora è giunto il momento di ricostruire un ponte tra spazio urbano e spazio portuale, per rendere evidente che solo un rapporto di biunivoca collaborazione può rendere competitivo un sistema metropolitano. Il primo Porto Aperto a Napoli assume un senso di valore simbolico, nella città in cui "il mare non bagna Napoli" (Anna Maria Ortese).

La giornata è concepita in tre momenti, che vivono entro un disegno unitario:

– nella mattinata un traghetto consentirà ai cittadini che si saranno prenotati, sul sito www.porto.napoli.it, di poter effettuare una visita del porto dal mare, potendo osservare le diverse funzioni che si svolgono, dai collegamenti passeggeri per il Golfo alle crociere, dal traffico dei container alla cantieristica, dal polo energetico al trasporto delle merci solide; sono previste 3 turnazioni del traghetto, in modo tale da garantire ad almeno 1.500 visitatori di poter effettuare questa ricognizione negli spazi multifunzionali del porto;

– nel tardo pomeriggio si svolgerà un convegno su "Le porte di accesso alla città: Porto, Aeroporto e Stazione", per discutere sul ruolo che i nodi infrastrutturali svolgono nell'attrazione dei turisti e nella funzionalità metropolitana.

– in serata, l'evento si concluderà con un concerto del Coro del Teatro S. Carlo di Napoli, aperto a tutta la città, che si svolgerà nel molo di Piazzale Razzi, all'estremità della Stazione Marittima del Terminal Crociere, con un panorama unico sullo sfondo, costituito dal Vesuvio e dalle isole di Capri e di Ischia.



CASTELLAMMARE DI STABIA



STABIA MAIN PORT

Il Porto Turistico di Castellammare di Stabia cresce nel 2017 del 30% rispetto ai 2 anni precedenti

Il porto turistico di Castellammare di Stabia, ribattezzato "Stabia Main Port" per la sua collocazione al centro della città (inaugurato il 9 giugno 2015 con la creazione di servizi per gigayacht sull'antica banchina dove ormeggiava la Vespucci) in soli tre anni registra la crescita degli approdi e della dimensione delle imbarcazioni.

Dopo la prima estate, con operatività di 3 mesi e grandezza media delle imbarcazioni dai 25 metri ai 104 metri, già lo scorso anno la società Porto Antico di Stabia che gestisce lo Stabia Main Port è riuscita a prolungare la stagionalità fino a dicembre. La grandezza media delle unità è infatti cresciuta nel 2016, arrivando fino a 149 metri e lasciando spazi anche a navi destinate a minicrociere come La Belle de L'Adriatique ed Hamburg, grazie alla sinergia con Assoagenti Campania. Ma a stupire il sud Italia è stata la sosta invernale di un gigayacht di 85 metri "Sunrays" di armatore indiano che è rimasto a Stabia Main Port da settembre 2016 a gennaio 2017, grazie all'intermediazione della società Luise Group. Un caso unico che ha dimostrato l'importanza della facility nei circuiti internazionali dello yachting.

Inoltre il 2017 si è aperto con l'approvazione del piano triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno, con destinazione ai superyacht e gigayacht per l'area in

questione. Da qui la scelta degli imprenditori stabiesi che gestiscono lo Stabia Main Port di aumentare già in primavera le unità assunte, prolungando i contratti fino all'inverno, e programmando il recupero delle aree a terra con la creazione di uffici più accoglienti, una sala convention ed un'area ristoro. Ambienti naturalmente destinati ai diportisti per spingerli ad aumentare i tempi di sosta in porto.

A maggio c'è stata già la sosta di superyacht di 50 e 60 metri e sono già registrate prenotazioni per la lunga sosta nei mesi di giugno e luglio, preventivando una crescita degli approdi del 30% per il 2017.

Il 21 giugno i piani di sviluppo di Stabia Main Port saranno presentati alla città con il I Annual Meeting che vedrà delle guide turistiche impegnate dalle 10,30 alle 19,30 con gruppi di cittadini stabiesi in visita al Marina, per condividere i percorsi avviati ed illustrare l'evoluzione del Porto Antico di Castellammare di Stabia, da bacino borbonico ad approdo per gigayacht e la conseguente positiva ricaduta economica per l'intero territorio. Nell'ambito del Meeting è in programma una tavola rotonda con le Istituzioni per rafforzare la sinergia tra enti, autorità ed imprenditoria della fascia di costa e consolidare il ruolo del Marina Resort "Stabia Main Port" al centro del Mediterraneo.