

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
2,3 e 4 GIUGNO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Assoporti lascia la riunione Europee**
(Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

- **"...Quadrimestre OK..."** (Gazzetta Marittima)
- **"...Caso Steinweg, D'Agostino ritira le dimissioni..."**
(The Medi Telegraph)

Genova:

- **"...Frena il traffico contenitori..."** (The Medi Telegraph)
- **"...Terminal Sech celebra 25 anni con il nuovo primato..."**
(Informazioni Marittime, Corriere Marittimo)

Livorno:

- **"...Sicurezza sul lavoro, firmato protocollo d'intesa..."**
(Corriere Marittimo, Gazzetta Marittima)

Brindisi:

- **"...Adsp e DITNE sottoscrivono un d'incarico..."**
(Brindisi Sera, Brindisi Report)

Cagliari:

- **"...Quasi 200mila turisti in una settimana..."** (Ansa)

Olbia:

- **"...Confronto su piattaforma logistica..."**
(Messaggero Marittimo)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

- **Zone Economiche Speciali**

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Notiziario C.I.S.Co

I porti italiani abbandonano l'ESPO Conference



ROTTERDAM – I porti italiani, presenti alla Espo Conference 2018 di Rotterdam, rappresentati dal presidente di Assoporti Zeno D'Agostino e dai presidenti Stefano Corsini, Pino Musolino e Ugo Patroni Griffi, hanno deciso di abbandonare la sala della conferenza. Ciò a seguito dell'intervento di Mr. De Gucht, già Ministro degli Esteri belga e Commissario Europeo al Commercio, il quale, per oltre 15 minuti si è lasciato andare ad un lungo, e completamente fuori luogo, intervento incentrato sulla situazione politica ed economica italiana.

I commenti superficiali, le note eccessivamente polemiche e le valutazioni inappropriate sono state, ad avviso dei Presidenti, una intollerabile ingerenza nelle questioni interne nazionali.

Ciò ha inevitabilmente portato i rappresentanti della portualità italiana a lasciar la sala in segno di protesta.

Informazioni Marittime

Attacchi all'Italia, Assoportivi abbandona la conferenza Espo



In Europa sono giorni di polemiche incentrate sull'Italia e sulla sua tenuta politica ed economica. Dai vertici Ue ai media più autorevoli fioccano commenti, raramente amichevoli e spesso intrisi di pregiudizi, nei confronti del Belpaese. Non fa eccezione il mondo dei porti. Ma in questo caso la reazione dei nostri rappresentanti è stata pronta e decisa. L'episodio è avvenuto a Rotterdam, nel corso della **Esposito Conference 2018**. Presenti gli scali italiani con il presidente di Assoportivi Zeno D'Agostino (nella foto) e i presidenti di alcune Authority della penisola: Stefano Corsini, Pino Musolino e Ugo Patroni Griffi.

Ebbene i quattro rappresentanti italiani hanno deciso di abbandonare la sala della conferenza a seguito dell'intervento di Karel De Gucht, già ministro degli Esteri belga e commissario europeo al Commercio, il quale, si legge nella nota di Assoportivi "per oltre 15 minuti si è lasciato andare ad un lungo, e completamente fuori luogo, intervento incentrato sulla situazione politica ed economica italiana. I commenti superficiali, le note eccessivamente polemiche e le valutazioni inappropriate sono state, ad avviso dei presidenti, una intollerabile ingerenza nelle questioni interne nazionali. Ciò ha inevitabilmente portato i rappresentanti della portualità italiana a lasciar la sala in segno di protesta".

Trieste, quadrimestre OK



La MSC Paloma in banchina a Trieste.

TRIESTE - Continua il trend positivo per i traffici al porto. La movimentazione complessiva nel primo quadrimestre del 2018 - segnala l'Autorità di sistema portuale di Zeno D'Agostino - segna un +6,55% rispetto allo stesso periodo del 2017, con 20.370.122 tonnellate di merce movimentata.

Crescita addirittura a doppia cifra (+14,11%) per il settore contenitori con 218.677 Teu raggiunti. In aumento anche le rinfuse liquide (+5,63%), le rinfuse solide (+3,62%), le merci varie (+9,21%) e il comparto ro-ro, che con 102.846 unità transitate ha registrato una variazione positiva del +3,77%.

Per quanto riguarda il traffico ferroviario del primo quadrimestre, 3.083 sono stati i treni movimentati, pari ad un incremento del +14,95% rispetto ai primi 4 mesi del 2017. Trieste ha puntato da anni, forse tra i primi porti in Italia, sull'incremento dei traffici ferroviari e la sua scelta si è confermata vincente in particolare per servire l'Europa centro-orientale, in joint con i servizi ro/ro dal Mediterraneo orientale.

Caso Steinweg, D'Agostino ritira le dimissioni

Trieste - Rientra la crisi a Trieste, con l'accordo tra l'Autorità di sistema portuale e il terminalista Steinweg, che nei giorni scorsi aveva trasferito 10 suoi portuali da Genova allo scalo giuliano creando tensione tra i sindacati, che hanno visto l'operazione come un tentativo di modifica delle piante organiche dei porti

Trieste - Rientra la crisi a Trieste, con l'accordo tra l'Autorità di sistema portuale e il terminalista Steinweg, che nei giorni scorsi aveva trasferito 10 suoi portuali da Genova allo scalo giuliano creando tensione tra i sindacati, che hanno visto l'operazione come un tentativo di modifica delle piante organiche dei porti.

D'Agostino sul Secolo XIX-the MediTelegraph aveva specificato che si trattava di un intervento eccezionale perché in quel momento a Trieste né il terminal, né l'agenzia per il lavoro avevano a disposizione personale specifico per le mansioni richieste sulla nave "Bunun Elegance", mettendo sul tavolo, a garanzia della propria buona fede, le proprie dimissioni.

Dimissioni tuttavia rientrate dopo che Adsp, Steinweg e l'agenzia per il lavoro (Alpt) sono arrivate nella tarda serata di sabato a una composizione: sarà infatti proprio Alpt a formare nuovi gruisti presso l'Adriaterminal, la struttura di Steinweg a Trieste dove erano stati chiamati a lavorare i portuali genovesi. Domani ci sarà una nuova riunione tra Authority, agenzia e terminalista, per valutare il rientro dei genovesi presso il terminal Gmt, sempre controllato da Steinweg, dove sono operano abitualmente nel quadro della concessione demaniale.

Se ci sarà l'accordo sul rientro, fanno sapere dall'Adsp triestina, i genovesi potrebbero ritornare già a partire da martedì.

Camalli in trasferta da Genova a Trieste, sindacati in rivolta

Genova - I sindacati dei trasporti liguri Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti hanno scritto una lettera all'Autorità di sistema portuale Genova-Savona e alle segreterie nazionali per esprimere «preoccupazione» sul distacco di 10 lavoratori portuali dipendenti del Genoa Metal Terminal da Genova all'Adria Terminal di Trieste

Genova - I sindacati dei trasporti liguri Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti hanno scritto una lettera all'Autorità di sistema portuale Genova-Savona e alle segreterie nazionali per esprimere «preoccupazione» **sul distacco per un mese di 10 lavoratori portuali dipendenti del Genoa Metal Terminal** (Gmt, controllato dal gruppo olandese Steinweg) da Genova **all'Adria Terminal di Trieste**.

I portuali - secondo l'iniziale denuncia del Collettivo autonomo lavoratori portuali di Genova - **s avrebbero stati mandati in trasferta insieme a tre carrelli elevatori e 10 lamiere da utilizzare nelle lavorazioni in stiva**, mancando nello scalo triestino sia le persone che i mezzi per svolgere le operazioni portuali.

«Si tratta - dicono dal coordinamento dei lavoratori portuali di Trieste, che ha indetto un picchetto davanti alla sede dell'Adsp giuliana oggi **alle 15.00** - di un ulteriore grave provocazione verso tutti i lavoratori portuali» che si sarebbe determinata **perché l'Authority triestina non sarebbe stata in grado di formare personale qualificato da impiegare nell'agenzia ex art. 17**.

Anche i sindacati triestini hanno chiesto un incontro d'urgenza con l'Adsp, «perché siano chiariti i contorni di questa anomala e contrattualmente non corretta situazione» che «deve essere intesa come un fatto del tutto eccezionale e non preso come precedenteda **ripetere in altri scali**».

«Ricordiamo - scrivono a loro volta i sindacati liguri - **che i lavoratori del Gmt fanno parte di una concessione legata a un piano d'impresa, che comprende un numero di dipendenti, e che con questa operazione non viene rispettato**». Insomma, inutile determinare e regolamentare l'organico dei porti, se poi i terminalisti si spostano i dipendenti da un terminal all'altro a seconda delle proprie esigenze.

«Camalli in trasferta? Caso eccezionale ma si può fare»

Genova - Sale la tensione dopo la mossa, decisa dal terminalista Steinweg, di spostare per un mese 10 portuali dipendenti dal terminal genovese (Gmt) a quello triestino (Adriaterminal), insieme a tre carrelli elevatori e alcune lastre, per svolgere attività di carico-scarico merce a bordo della nave "Bunun Elegance".

Genova - Sale la tensione dopo la mossa, decisa dal terminalista Steinweg, di spostare per un mese 10 portuali dipendenti dal terminal genovese (Gmt) a quello triestino (Adriaterminal), insieme a tre carrelli elevatori e alcune lastre, per svolgere attività di carico-scarico merce a bordo della nave "Bunun Elegance".

Un'operazione che non è piaciuta ai sindacati, che la leggono come un rischio per il lavoro portuale: il numero dei dipendenti di un terminal è infatti legato alla sua specifica concessione demaniale, e la sua alterazione, come appare in questo caso, rischia in prospettiva di comprimere i diritti dei lavoratori, già sotto tiro (lato mare) degli armatori, che per le operazioni di blocco e sblocco di container e rotabili spingono per affidarsi ai loro equipaggi piuttosto che alla manodopera in banchina. Non solo, ma tutto questo avviene mentre le Autorità di sistema portuale sono alle prese con la redazione dell'Organico porto, cioè la quantificazione del personale necessario al funzionamento delle strutture amministrative.

Sulla questione Steinweg «siamo ancora in trattativa - dice il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino - ma credo si sia fatto un caso di una situazione straordinaria: questo fine settimana abbiamo in porto una presenza del tutto eccezionale di navi, e materialmente qui non c'era personale qualificato per operare sull'unità all'Adriaterminal. Non lo avevano loro, e non lo aveva la nostra Agenzia per il lavoro portuale, 130 persone, che sin qui ha registrato 0,5 giorni di mancato avviamento: credo che in nessun porto in Italia si sia mai verificata questa situazione. Ecco perché abbiamo acconsentito allo spostamento dei lavoratori da Genova a Trieste».

D'Agostino è così convinto della bontà della sua posizione da mettere sul tavolo le dimissioni: «Se c'è qualcuno che crede di poter esercitare le prerogative dell'Adsp in porto, si faccia avanti. Io sono pronto a prendere conseguenze estreme. Vedremo se il porto funzionerà meglio senza l'attuale presidenza».

I Cobas giuliani hanno anche avanzato l'ipotesi che a questa situazione ci si è voluti arrivare, essendo mancato per anni un serio impegno a formare il

- segue

personale della compagnia portuale triestina: «Non posso rispondere di quello che è successo in 25 anni - ribatte D'Agostino - ma posso farlo per gli ultimi due: abbiamo rilanciato l'attività di manodopera portuale con la creazione dell'Agenzia, mettendo in sicurezza oltre 100 persone che rischiavano di rimanere senza lavoro. Abbiamo recentemente stipulato un accordo per la formazione proprio con i portuali genovesi, ci è già stato approvato il primo stralcio di Organico porto che riguarda il settore caffè. L'unica cosa che non potevamo prevedere, è stata la crescita così elevata dei traffici, che ci ha portato alla situazione di oggi».

«Ho letto la vicenda solo sul giornale - premette invece Luca Becce, presidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani -. Non conosco la situazione in dettaglio, ma se non sbaglio societariamente i due terminal sono parte della stessa azienda, non si tratta di due società distinte all'interno di un gruppo. Ai sensi di contratto nazionale e integrativo, penso che il trasferimento possa essere effettuato, benché questo sia un caso raro. Mi permetto però di fare una considerazione più politica - prosegue Becce -: da amministratore dell'Agenzia di Livorno non posso che condividere il modello di flessibilità che prevede l'utilizzo di agenzie e compagnie portuali regolamentate dalla legge sui porti 84/94, che norma anche i dipendenti dei terminal. Tuttavia, non vorrei che qualcuno trasformasse l'Organico porto in una sorta di gabbia per limitare la libera impresa delle aziende portuali. Le attività in banchina non possono essere determinate dalla cogenza».

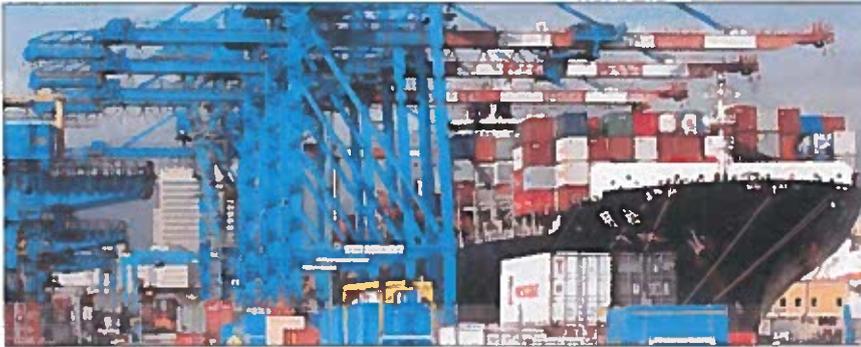
Nel porto di Genova frena il traffico contenitori

Genova - Ad aprile il traffico nel porto di Genova è rimasto sostanzialmente stabile. Quello containerizzato è calato dell'1,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. I container sono stati 223 mila, in rialzo solo dello 0,1% rispetto ad aprile 2017

Genova - Ad aprile il traffico nel porto di Genova è rimasto sostanzialmente stabile. Quello containerizzato è calato dell'1,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. I container sono stati 223 mila, in rialzo solo dello 0,1% rispetto ad aprile 2017. In totale le tonnellate movimentate nello scalo in un mese sono state 4,5 milioni (+0,4%).

Informazioni Marittime

Genova, il terminal Sech celebra 25 anni con un nuovo primato



Festeggia i 25 anni con la previsione di un nuovo primato di movimentazione il terminal Sech del porto di Genova, che per il 2018 si avvia al traguardo di 355 mila teu contro i 300 mila del 2017. "Il Gruppo investimenti portuali (Gip), la società con la quale acquisimmo nel 1993 il terminal, era formata più da pionieri che da imprenditori. Siamo stati il primo terminal contenitori a ottenere una concessione", ha raccontato Giulio Schenone, ad di Gip di cui è rimasto azionista al 5%, dopo l'acquisizione lo scorso anno del 95% da parte dei fondi Infracapital e Infravia, mentre gli altri soci, le famiglie Negri, Magillo e Cerruti sono usciti.

Sech ha appena acquisito due nuovi servizi di Maersk e Hapag Lloyd, che faranno salire i traffici anche nel 2019 arrivando a 395 mila teu. Confermato il piano di investimenti sul terminal, Gip spinge sui collegamenti ferroviari e ci sono acquisizioni in vista. Nel futuro c'è il terminal che verrà a Calata Bettolo, in cui Gip è socio con Msc e che secondo le simulazioni fatte a Copenaghen sembra possa ospitare navi fino a 20 mila teu. Gip, che ha anche il 34,7% di Psa-Vte e l'80% di Tdt Livorno, punta sulla Piattaforma Europa a Livorno.

Genova, Schenone: Sech verso 355mila teu festeggia i 25 anni e 2 nuovi servizi

Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip, parla della nascita del terminal Sech (nel 25esimo anno dalla fondazione) e dei due nuovi servizi acquisiti di Maersk (ME2) e di Hapag Lloyd che partiranno a breve. Confermato il piano di investimenti di 120 milioni, presentato nel 2015 per il rinnovo della concessione, che avverrà nel 2020 fino al 2045.

di Lucia Nappi

GENOVA- Il 1 giugno 1993 veniva rilasciata la concessione del Terminal Sech, alla società Gip (Gruppo investimenti portuali) formata dagli imprenditori genovesi: Luigi Negri, Giulio Schenone e dalle famiglie Cerruti e Magillo, *"GIP al tempo era formato da pionieri, più che imprenditori"*. Inizia così il racconto di Giulio Schenone, amministratore delegato della società, durante la conferenza stampa per l'anniversario dei 25 anni dalla fondazione di Sech. E' schierato al tavolo anche il gruppo dirigenziale: Roberto Ferrari general manager di Sech, Paolo Casali direttore finanziario Gip, Massimiliano Cozzani direttore marketing Gip. Alla celebrazione si aggiunge l'annuncio dell'avvio, a breve, di due nuovi servizi di Maersk e Hapag Lloyd che daranno un impulso positivo ai traffici di Sech per il 2018.

- **ME2 di Marsk** che partirà da fine giugno, operato con navi da 8 mila teu, si tratta di una linea autonoma che viene da Genova Voltri. Rappresenta quasi "una prima volta" per Maersk nel terminal;
- **Hapag Lloyd** di cui è confermata la presenza dall'inizio di luglio. Ancora top secret il nome del servizio e la sua provenienza.

Con queste acquisizioni, **Sech punta quest'anno al traguardo di 355 mila teu**, considerando che *"il 2017 si è concluso a quota 300 mila teu con una piccola perdita"* come sottolinea Schenone: *"si tratta una fase di normale assestamento rispetto al passato quando abbiamo lavorato a saturazione del Terminal, 400 mila teu"*.

Giulio Schenone è l'unico genovese rimasto in Gip (5%) in seguito all'ingresso, un anno fa, della nuova proprietà costituita dai fondi d'investimento Infracapital e Infravia che hanno rilevato il 95% azionario. *"Al tempo non esisteva ancora la legge 84/94 e tantomeno la Riforma portuale"*- parlando della fondazione della società e del terminal, l'amministratore delegato, fa cenno agli inizi: *"al tempo il mondo, i porti e il mercato dello shipping erano totalmente diversi, tanto che per decidere di rilevare la concessione del terminal non fu fatto, come sarebbe necessario oggi, un piano di impresa e di investimenti"*.

Sicuramente bastò l'intuizione del gruppo di imprenditori, o meglio dei *"pionieri"* come ironicamente Schenone definisce se stesso e gli altri soci, che avevano saputo interpretare l'evoluzione del futuro del porto di Genova e del terminalismo in genere. *"Sech è stato il secondo terminal d'Italia, dopo Sintermar Livorno"*. *"Al primo consiglio di amministrazione, dicembre del 1993, dopo appena 7 mesi di attività, il bilancio di previsione era di 1 miliardo e*

-segue

173 milioni di perdita”, l'imprenditore ride, divertito al ricordo, sebbene non ridesse nel '93. “ Sech è stato il primo caso in Italia in cui un terminalista si è comprato 4 gru in una banchina, all'epoca 40 miliardi di lire”.

Chiediamo quindi a Schenone: L'intuizione del tempo fu giusta? quali sono oggi i piani di sviluppo?

*“Certo fu una visione lungimirante, anche se non era possibile prevedere come sarebbe evoluto il mercato. **Oggi la nuova proprietà ha confermato il piano di investimenti di 120 milioni, presentato nel 2015 per il rinnovo della concessione, che avverrà nel 2020 e sarà fino al 2045. Adesso abbiamo speso una dozzina di milioni, prevediamo il rinnovo di 4 delle 5 gru di banchina, tra 7/8 anni, la sostituzione dei mezzi nel piazzale ed altri interventi”.***

L'indirizzo verso cui la proprietà intende andare è la **modalità ferroviaria**, indispensabile per accrescere i traffici alleggerendo le banchine, i gate e la città dalla congestione dei tir, elemento di grande fragilità del porto di Genova. Sech è capace di ospitare navi massimo da 14 mila teu, sebbene la media sia da 10 mila teu. Con l'arrivo di navi sempre più grandi il terminal, la cui banchina è 500 mt, oggi può operare su un'unica nave mentre un tempo ne poteva ospitarne due in contemporanea.

Alla celebrazione dell'anniversario la società ufficializza anche il **re-branding di Gruppo: Gip, TDT Livorno e Sech**, riuniti sotto un unico logo. Il cambiamento della nuova proprietà che riunisce i due terminal di Livorno e di Genova senza competizione, ma due porti complementari per lavorare in sinergia, dal punto di vista gestionale commerciale e strategico. Servizi condivisi che prima mancavano, con personale confluito da Sech e da TDT, condivisione delle informazioni di entrambi i terminal dal punto di vista tecnico, della sicurezza, dell'ambiente ma anche nell'operatività, nei programmi, nella gestione acquisti.

Adesso tra le questioni più urgenti all'attenzione di Gip, rimane la **firma della concessione per il terminal Bettolo**, Schenone dà l'annuncio che **l'accordo è in dirittura di arrivo: “Ci stiamo lavorando e contiamo di firmarlo nei prossimi giorni”.**

Regione Toscana: Sicurezza sul lavoro, firmato protocollo d'intesa

FIRENZE - Il tema della sicurezza sul lavoro continua ad essere una delle priorità per la Regione Toscana che stamani ha siglato, insieme ad altri 12 firmatari, un protocollo d'intesa sul coordinamento e il monitoraggio della sicurezza del lavoro in Toscana.

Per la Regione, il protocollo è stato firmato dal presidente Enrico Rossi. Questi gli altri firmatari: Orazio Parisi, direttore Ispettorato interregionale del lavoro; Giovanni Asaro, responsabile direzione regionale toscana Inail; Roberto Lupica, direttore regionale Vigili del Fuoco; Dalida Angelini, segretaria generale Cgil toscana; Riccardo Cerza, segretario generale Cisl toscana; Annalisa Nocentini, segretaria generale Uil toscana; Alessio Marco Ranaldo, presidente di Confindustria toscana; Giovan Battista Donati, presidente di Confartigianato Imprese toscana; Anna Lapini, presidente di Confcommercio toscana; Andrea di Benedetto, presidente Cna (Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa) toscana; Nico Gronchi, presidente Confesercenti toscana; Alessandro Giaconi, presidente Agci (Associazione generale delle cooperative italiane) toscana.

"In Toscana, come nel resto del Paese, abbiamo registrato purtroppo una pesante ripresa degli incidenti sul lavoro. Noi ce ne vogliamo occupare, assumerci le nostre responsabilità, in maniera sinergica con le forze sociali e tutte le istituzioni - ha detto il presidente Rossi - Ho conosciuto aziende che dopo aver prestato più attenzione al tema della sicurezza sul lavoro hanno visto migliorare davvero la situazione. Il rischio zero non esiste, ma ci si può avvicinare. Datore di lavoro e lavoratore sono le figure chiave. Noi, con la nostra competenza possiamo essere di supporto, assieme a Inail e Vigili del Fuoco. I sindacati giustamente ci sollecitano e ci stimolano. E noi questa sfida vogliamo accettarla fino in fondo. Tante le iniziative che abbiamo messo in campo, e non sto qui a ricordarle tutte. Veniamo da anni - sottolinea ancora Enrico Rossi - in cui il problema era la mancanza di lavoro, e magari abbiamo guardato meno ai temi della qualità e della sicurezza. Ma il benessere e la salute dei lavoratori stanno alla base del tema del lavoro. Io attribuisco una particolare importanza a questa iniziativa che oggi vede la luce, e che mi sembra unica nel panorama nazionale. Se riusciremo a catalogare gli incidenti, a capire perché avvengono, a fare degli studi, potremo poi mettere in atto tutte le azioni necessarie a ridurli e magari azzerarli".

In base al protocollo, la Regione e gli altri firmatari dovranno produrre un rapporto annuale sulla sicurezza del lavoro in Toscana, che dia conto della situazione nei vari ambiti e settori di attività, delle cause di infortunio e malattie professionali, dei rischi legati a particolari settori; e mettere in atto di comune accordo, ciascuno per la propria competenza, azioni e iniziative specifiche per migliorare gli standard di sicurezza sui luoghi di lavoro.

La Regione Toscana - si legge nel protocollo - ritiene prioritario il perseguimento dei più alti standard di sicurezza del lavoro, e da tempo, nell'ambito delle proprie competenze, ha intensificato le azioni mediante interventi normativi, di formazione a tutti i livelli e di coordinamento delle azioni in materia di vigilanza, e da sempre attribuisce priorità al tema della prevenzione e della salute e sicurezza dei lavoratori. Ora, vuole allargare il raggio delle azioni necessarie per assicurare le condizioni di sicurezza sui luoghi di lavoro, coinvolgendo i soggetti con competenze in materia, in modo da avere un quadro di riferimento onnicomprensivo della situazione, e possibilità di coordinare le azioni per raggiungere standard elevati di sicurezza. Per questo ha deciso di coinvolgere Inail, Vigili del fuoco, e il mondo del lavoro sia sindacale che datoriale.

Pianificazione energetica e ambiente i porti alla prova della nuova cultura



Da sinistra Luca Sisto, Stefano Messina, Diego Gavagnin, Romano Giglioli.

LIVORNO – Ambiente, logistica “green”, porti: tanti i dibattiti su questi temi di grande attualità, con visioni più o meno mirate o generali. Significativa dunque la partecipazione al convegno sulla pianificazione energetica, ambientale e la portualità organizzato dal Propeller Club livornese dove si sono viste, fra relatori ed intervenuti, molte figure di primo piano del cluster nazionale.

Invitato dalla presidente Maria Gloria Giani Pollastrini a moderare l’incontro è intervenuto Diego Gavagnin di Conferenza GNL, esperto di energia a tutto tondo e da anni impegnato nella diffusione della conoscenza e degli usi del GNL.

Ha aperto il convegno, dopo i saluti della presidente, Stefano Corsini, presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Settentrionale che proprio un anno fa, ad inizio del suo mandato, fu presentato dal Propeller agli operatori livornesi. Corsini ha ripercorso

l’intensa tabella di marcia di questo anno di lavoro che – ha detto – grazie alla collaborazione con le istituzioni locali e con gli operatori ha portato progressi allo scalo labronico, oggi in grado di ricevere navi da 9-10.000 teu. Ha informato che, salvo imprevisti, il prossimo mese verrà assegnata la progettazione della Darsena

Europa ricordando che sono stati già messi in gara i sondaggi per il rilievo dei fondali (10 mln di metri cubi in area marina protetta) ed ha citato inoltre le tante altre diverse azioni avviate dall’Autorità in corso d’opera. Fra i piani da sviluppare – ha detto il presidente – c’è l’acquisizione di aree portuali finalizzate a recuperare delle attività da mantenere a carattere pubblico ed ha anche annunciato che

- segue

il prossimo anno l'attenzione dovrà concentrarsi verso il lavoro portuale, come chiesto dalle direttive ministeriali.

Per Piombino andranno trovate altre vocazioni oltre a quella tradizionale siderurgica, comunque in potenziale sviluppo con l'avvento di Jindal. "Anche a Piombino molto c'è da fare e molto stiamo facendo sia per la viabilità portuale che per quella ferroviaria per un collegamento stabile del porto alla rete nazionale, per le connessioni con il porto di Livorno e con l'interporto Vespucci, e stiamo lavorando intensamente per il prossimo insediamento di General Electrics, della quale come AdSP – primi nel nostro genere – saremo inoltre i distributori di energia elettrica" ha concluso Corsini.

Nel primo dei tre tavoli del convegno sono state esposte dal docente universitario Romano Giglioli le tecnologie a basso impatto ambientale e la ricerca in questo campo, tanta e di avanguardia: dalla alimentazione delle navi sulle banchine con accoppiamenti magnetici in sostituzione dei cavi elettrici, alle locomotive totalmente elettriche nei porti a molto altro. Riguardo al Gnl è emersa la necessità di nuove strutture di distribuzione primaria (depositi costieri) che possano ricevere il combustibile proveniente dai rigassificatori attraverso navi gasiere per poi ridistribuirlo verso l'interno. Allo stesso tavolo erano i rappresentanti dell'armamento italiano, Stefano Messina presidente di AssArmatori e Luca Sisto direttore generale di Confitarma per informare sulle azioni delle rispettive associazioni a sostegno all'ambiente; una battaglia che – secondo entrambi – per essere vinta non può prescindere da un maggiore intervento dello Stato.

L'armatore genovese Messina, auspicando che le prossime scadenze della normativa IMO sulla riduzione delle emissioni non siano derogate e che vengano presi provvedimenti per la distribuzione dei carburanti alternativi nei porti, ha informato che l'associazione che presiede a breve renderà noto un progetto, in linea con gli indirizzi del MIT, che prevede una partnership fra armatori e cantieri navali finalizzata al rinnovo di quel 65% della flotta italiana che ha oltre 25 anni di età. Con la collaborazione di Cassa Depositi e Prestiti e di altre istituzioni il progetto, oltre a far raggiungere agli armatori gli obiettivi di salvaguardia ambientale potrà dare una forte spinta al rilancio della cantieristica. Luca Sisto di Confitarma ha chiesto attenzione al legislatore nazionale nei confronti di ciò che si decide fuori dai nostri confini, affinché gli adempimenti richiesti siano in linea con IMO e le leggi europee per evitare complicazioni che ostacolano la crescita, così come

- segue

è importante – ha detto il direttore generale – che di ambiente si occupino i tecnici che hanno competenze specifiche. Tutto ciò senza prescindere da una indispensabile visione politica e da una attenta valutazione dell'impatto dei costi sugli imprenditori. Sulle imminenti scadenze IMO, nel sottolinearne l'importanza Sisto ha invitato ad affrontare con urgenza la questione della carenza di combustibile. E ricordando infine l'impegno che Confitarma ha messo nello studio del GNL e del suo possibile utilizzo, e di come ormai l'industria navale sia orientata verso questo combustibile, ha sollecitato perché si provveda a redigere una normativa al più presto.

Negli interventi successivi sono state esposte le modalità volte a ridurre le emissioni inquinanti grazie a vernici siliconiche e ad altre innovative soluzioni adottate dalla navi di nuova generazione ad alta efficienza energetica della flotta Grimaldi (Dario Bocchetti), le varie soluzioni dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale per la produzione di energia in porto, in particolare la turbina idraulica per convertire il moto ondoso in energia elettrica (Calogero Burgio), le varie esperienze su tecnologie rinnovabili e vettori energetici di RINA (Guido Chiappa) e la sostenibilità dell'intermodalità di ALIS con il suo percorso europeo di incentivi e offerte per i suoi aderenti (Marcello Di Caterina).

Relatrici del convegno anche due eccellenze del territorio: la GAS AND HEAT specializzata in impianti del carico per navi, che ha esposto le più recenti realizzazioni di cui riportiamo l'intervento dell'amministratore delegato Claudio Evangelisti (a fianco) arricchito delle note forniteci a margine del convegno.

L'altra realtà di eccellenza leader a livello europeo, e non solo, la HVM, è stata rappresentata da Renzo Ciucci, che ne ha illustrato l'attività di costruzione e manutenzione dei serbatoi criogenici inseriti nei mezzi di trasporto e sollevamento che in ambito portuale utilizzano il gasolio e che con i serbatoi HVM possono miscelarlo con il Gnl.

La conclusione del convegno del Propeller, che ha visto la partecipazione anche del suo presidente nazionale Umberto Masucci, è stata affidata all'ammiraglio Giuseppe Tarzia. Il comandante del porto ha auspicato un sistema portuale che, nella sua interezza, sappia rispondere adeguatamente ad una evoluzione che deve essere soprattutto di carattere culturale. Un'evoluzione che incide direttamente e trasversalmente sullo sviluppo sostenibile dell'intera catena logistica e delle proprie filiere dimostrando che le istanze dei vari attori debbano, in un'ottica sistemica, costituire un unicum che diviene fattore moltiplicativo di un

- segue

progresso sostenibile. In attesa di una seria riflessione sulla pianificazione energetica ambientale – secondo Tarzia – si dovrà fare attenzione a mettere in campo iniziative realizzabili e concrete che rispondano a criteri di economicità e traguardino la competitività per evitare che le grandi navi energivore abbandonino le nostre banchine – ed ha concluso: “Dovremo essere capaci di individuare scelte coerenti con le caratteristiche del porto e dei suoi traffici: è qui che si gioca la partita dello sviluppo del nostro scalo”.

*

Claudio Evangelisti: l'eccellenza di GAS AND HEAT



Claudio Evangelisti

Fra le realtà imprenditoriali presenti al convegno spiccava l'eccellenza GAS AND HEAT, rappresentata da Claudio Evangelisti, specializzata in impianti del carico per navi. L'azienda ha costruito l'impianto, serbatoi e il sistema di tubazioni di collegamento, per l'unico traghetto ibrido costruito da Fincantieri in Italia, oltre a impianti fuel per navi propulse a LNG, ed ora sta costruendo gli impianti per le prime navi bunkerine che riforniranno le navi da crociera di molte compagnie. L'azienda sta inoltre concorrendo alla gara che si chiuderà a breve indetta dal cantiere francese STX, in cui Fincantieri ha una importante quota, per la fornitura dei serbatoi delle navi da crociera. Le bunkerine – ha detto Evangelisti – sono commissionate dall'armatore norvegese Stolt Nielsen, nostro partner nell'iniziativa di metanizzazione della Sardegna e saranno costruite in Cina nel cantiere di un gruppo di Singapore: nei prossimi giorni dovrebbe essere tutto ufficializzato. Le navi sono in corso di costruzione ed il nostro impianto destinato alla prima nave – che sarà pronta nell'agosto 2019 – partirà a fine anno verso la Cina. Il nostro lavoro consiste nella costruzione del grande serbatoio, nella progettazione dell'impianto che utilizza Gnl per dare gas ai motori, quindi tutto il sistema di propulsione. Le navi trasportano Gnl e sono propulse a Gnl, sono bunker vessel pensate anche per l'attività di ship-to-ship con navi più grandi, con obiettivo principale quelle da crociera.

C.G.

Attività portuali ad impatto ambientale controllato e certificato: AdSP MAM e DITNE sottoscrivono un disciplinare d'incarico



Attività portuali ad impatto ambientale controllato e certificato: AdSP MAM e DITNE sottoscrivono un disciplinare d'incarico. L'Ente portuale pioniere in Italia nell'attuare quanto previsto dalla legge di riforma.

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e Arturo De Risi, rappresentante legale del DITNE (Distretto Tecnologico Nazionale sull'Energia, presso la Cittadella della Ricerca di Mesagne) hanno sottoscritto ieri, martedì 29 maggio, negli uffici di Brindisi, un disciplinare d'incarico finalizzato alla prestazione di servizi tecnici per la redazione della sezione progettuale e di ricerca del Documento di Pianificazione Energetica Ambientale (DPEA) del sistema portuale.

Si tratta di un nuovo strumento, previsto dalla riforma della legislazione portuale, finalizzato a implementare specifiche misure, per migliorare l'efficienza energetica e promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

"Abbiamo scelto di avviare un percorso di studio e di ricerca pionieristico- commenta il presidente- una best practice che ci consentirà il perseguimento di importanti risultati nella riduzione delle emissioni di gas serra, visti gli ampi margini di miglioramento possibili. La sinergia suggellata con il DITNE ci permetterà di fare un inventario delle emissioni di CO2 nei porti del nostro sistema, monitorandone l'andamento annuale."

Il DITNE è un'eccellenza del territorio- conclude Patroni Griffi- attraverso già collaudati protocolli di studio e di ricerca, supportati dalle migliori tecnologie e strumenti innovativi, ci fornirà un supporto professionale e specializzato nell'individuazione di schemi finalizzati a perseguire la sostenibilità energetica e ambientale."

Lo studio offrirà occasione per confrontarsi con tutta la comunità portuale e cittadina sulle misure da adottare per tragguardare la logica dei "green ports", con particolare riferimento alle emissioni di CO2.

Brindisi Report

"Tap, sbarco a Brindisi? Emiliano parla a titolo personale. Sinistra contraria"

"Tap, sbarco a Brindisi? Emiliano parla a titolo personale. Sinistra contraria"

Riccardo Rossi replica all'avversario di centrodestra Roberto Cavalera dopo la nuova sortita del governatore della Puglia

Tubazioni per il gasdotto Tap sbarcate nel porto di Brindisi. Sotto, Rossi e Cavalera

BRINDISI -"Il comportamento di Cavalera che fugge dai confronti con gli altri candidati e attacca continuamente la mia coalizione, rappresenta soltanto il goffo tentativo di recuperare qualche punto nei sondaggi che circolano in ambito cittadino e che lo vedono molto indietro nei miei confronti". Lo dice stamani il candidato sindaco della sinistra unita a Brindisi, Riccardo Rossi, alla luce di dichiarazioni fatte dall'avversario Roberto Cavalera, che corre per la coalizione di centrodestra guidata da Foza Italia, a proposito della nuova sortita di Michele Emiliano sul gasdotto Tap, nel corso di una trasmissione Rai.



"Chi segue da tempo la questione Tap, sa bene che la posizione di Emiliano è del tutto personale e non ha mai trovato sponda né in atti ufficiali della Regione, né in determinazioni degli organismi del suo partito di riferimento. Anzi, è cosa nota che il PD di Brindisi, non solo ha votato la mozione del consiglio comunale in cui veniva espresso il totale diniego all'approdo del gasdotto sulla costa brindisina, ma che, in più occasioni, ha pubblicamente condannato le esternazioni personalistiche di Emiliano", sottolinea Rossi. Alla testa della coalizione composta da Brindisi Bene Comune, Pd, Liberi e Uguali e Ora Tocca a Noi.

"Per quanto riguarda Brindisi Bene Comune - prosegue Rossi - è cosa nota che l'opposizione al Tap parte da lontano. Siamo assolutamente contrari all'approdo del Tap a Brindisi e siamo stati una delle poche voci a criticare aspramente la delibera dello scorso ottobre con cui il commissario Giuffrè ha autorizzato il passaggio del gasdotto dal territorio di Brindisi, ritenendo che dovesse essere la futura amministrazione ad assumere ogni decisione in tal senso. Questi sono i fatti e la nostra posizione" conclude Rossi.

Crociere: quasi 20mila turisti in una settimana a Cagliari

Sei grandi navi in porto per una partenza col botto per stagione

Partenza con il botto per le crociere a Cagliari a giugno. Saranno trenta giorni da record: nel capoluogo sardo arriveranno quasi 20.000 turisti. Un esempio per tutti: il 4 e 5 giugno arriveranno nel capoluogo quattro navi. Si inizia lunedì 4 con Aida Stella, nave della Compagnia Aida Cruises, brand tedesco di Carnival Corporation, e la Pan Orama II. Aida Stella, che batte bandiera italiana, arriverà alle 13 con i suoi 2.500 passeggeri e gli oltre 600 membri dell'equipaggio, per ripartire alle 20. Il motoveliero di lusso Pan Orama II, invece, arriverà alle 14: si fermerà fino al giorno seguente per effettuare operazioni di homeport, cioè lo sbarco e l'imbarco di tutti i suoi passeggeri inglesi, il cui transito da e per Londra sarà agevolato dai voli diretti presenti all'aeroporto di Cagliari - Elmas. Qui, ad attendere i nuovi ospiti ci sarà un meeting point dedicato, allestito dalla Cagliari Cruise Port per dare ai crocieristi in arrivo non solo il benvenuto in città, ma anche per offrire la necessaria assistenza nelle operazioni. Martedì sarà la giornata più movimentata, con tre navi contemporaneamente in porto: la stessa Pan Orama II, che partirà alle 17 dopo aver imbarcato i nuovi passeggeri, la MSC Divina (con i suoi 4.000 passeggeri ed i 1.300 membri dell'equipaggio) e la Queen Elisabeth, della prestigiosa compagnia inglese Cunard Line (2.000 passeggeri e circa 1.000 membri dell'equipaggio). Da mercoledì in poi sono attese, una dopo l'altra, le navi Oriana (1.700 passeggeri e circa 700 membri dell'equipaggio) e Costa Diadema (4.250 passeggeri e circa 1.250 membri dell'equipaggio).

A coronamento della settimana ci sarà l'approdo, previsto per sabato 9, della nave Ocean Dream, anche nota come "Peace Boat", dal nome dell'organizzazione internazionale non governativa e no-profit con sede in Giappone, impegnata per promuovere la pace, i diritti umani, lo sviluppo equo e sostenibile e il rispetto per l'ambiente.

Messaggero Marittimo

Ad Olbia: confronto su piattaforma logistica

Incontro per realizzare cross-boarding area management platform

OLBIA – Un sistema del trasporto via mare delle merci informatizzato e più adeguato alle esigenze dei comparti produttivi, della logistica e degli operatori del cluster marittimo. È l'obiettivo di Circumvectio, progetto di cooperazione cofinanziato dal Fondo europeo per lo Sviluppo Regionale (Fesr) mediante il Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, dedicato alla "Circolazione di qualità delle merci su vettori nella catena logistica".

Un programma per la cui realizzazione, ad Olbia, si sono riuniti attorno ad un tavolo Autorità di Sistema portuale, Regione Sardegna, Università, Autorità Marittima, cluster marittimo, armatori, autotrasportatori e produttori (selezionati da un apposito studio economico) dei settori minerario – lapideo e alimentare (fresh food). Un appuntamento, organizzato con la collaborazione dell'Università degli Studi di Genova – Centro italiano di eccellenza sulla logistica integrata e dell'Università di Pisa – Polo universitario sistemi logistici, il capofila Regione Liguria e tutti gli altri partner di progetto (Regione Autonoma della Sardegna, Office des Transports de la Corse, Provincia di Livorno e Toulon Provence Méditerranée).

Scopo della riunione, mettere a sistema l'esperienza istituzionale e scientifica maturata per realizzare la cosiddetta Cross-Boarding Area Management Platform (Camp), una piattaforma di raccolta di informazioni che, grazie al dialogo avviato tra categorie e, soprattutto, tra le diverse realtà trasfrontaliere, fornirà agli operatori dell'area di cooperazione gli elementi per uno studio finalizzato a soddisfare i reali bisogni del trasporto marittimo e della catena logistica.

Una volta completata, la piattaforma Camp consentirà l'ottimizzazione dei flussi fisici delle merci, ossia l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto: strada, mare e ferrovia; dei flussi documentali collegati al trasporto, più precisamente lo scambio di documenti ed informazioni legate al flusso merceologico, in corrispondenza dei nodi della catena logistica.

Il sistema che nascerà dal progetto potrà determinare i migliori itinerari dal punto di vista del costo e del tempo medio del viaggio e l'impatto ambientale generato dal viaggio; offrirà la possibilità di prenotazione dei servizi di trasporto (mittente, destinatario, spedizioniere, autotrasportatore); maggiori informazioni sui prezzi praticati su strade e mare e negoziazione del prezzo; prenotazione del servizio; tracking and tracing della posizione e del percorso delle unità di carico in corso di spedizione.

Dal punto di vista documentale, sarà agevolato lo scambio di informazioni nel passaggio da un modo di trasporto ad un altro (porti, interporti, terminali marittimi, terminali terrestri). Il tutto in rete con le altre piattaforme già operative negli scali italiani

"Da questi incontri nasce un importante progetto per agevolare il flusso delle merci in Sardegna, spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del mare di Sardegna. Siamo riusciti a mettere attorno ad un tavolo i principali attori del sistema produttivo sardo, il sistema trasporti ed il cluster marittimo. Un'occasione proficua che ci ha dato modo di conoscere le reali esigenze della catena logistica, dalla produzione alla consegna, e di raccogliere elementi utili allo studio di una piattaforma che, sono certo, porterà importanti vantaggi al comparto produttivo e trasportistico isolano".

Calata Bettolo, Schenone: "La firma dell'accordo, questione di giorni" Le dichiarazioni

di Lucia Nappi

GENOVA – "Contiamo di firmare la concessione Bettolo al più presto, questione di giorni Ci stiamo lavorando, è una nostra priorità". Queste le dichiarazioni di **Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip** (Gruppo Investimenti Portuali) durante la conferenza stampa negli uffici del terminal genovese Sech, in occasione del 25esimo anniversario, giovedì scorso. La concessione per il nuovo terminal container di Calata Bettolo a Genova quindi verrà siglata prestissimo, l'accordo con la port Authority locale e i soci del Consorzio Bettolo, l'armatore Luigi Aponte, Gruppo MSC, proprietario del 65% delle quote azionarie e il socio di minoranza Gip (35%), sarà quindi siglato questa settimana?

Questo è quello che chiedono Regione Liguria e Comune, in una nota diffusa a firma del governatore Giovanni Toti e del sindaco Marco Bucci, intervenuti duramente sullo stallo della firma della concessione, minacciando che, qualora l'accordo non fosse raggiunto entro la prima settimana di giugno -quindi entro questa settimana- verrà avanzata la richiesta **"alla Autorità portuale di riconsiderare tutti gli accordi raggiunti e tutte le concessioni in via di definizione e di assegnazione in quell'area dello scalo e collegati all'investimento del Bettolo, considerando ogni accordo e deliberazione a riguardo frutto di un medesimo disegno di sviluppo che qualcuno evidentemente vuole rimettere in discussione. Il porto, la città e la regione non possono più aspettare, nè qualcuno può immaginare di poter avere vantaggi dal fallimento, o anche solo dal ritardo, di investimenti fatti dalla collettività. Il tempo è scaduto ed è il momento che ognuno si assumi le proprie responsabilità. Non consentiremo ulteriori ipoteche al bene comune"**.

Dal canto suo Gip, per dichiarazioni dell'amministratore delegato specifica: **"Le apparenti lungaggini sono nate dal fatto di mettere insieme un imprenditore e un investitore. Stiamo cercando di affinare tutto con Aponte, che riguardo alla gestione ha una visione diversa rispetto ad Gip". "L'armatore ha un interesse più strumentale nei confronti del terminal, che gestisce come un centro di costo, mentre il terminalista ha un interesse più a 360 gradi. Per il territorio probabilmente è preferibile il terminalista puro, piuttosto che il terminalista di provenienza armatoriale"**

Troppa burocrazia
I tempi dell'Authority sono stati rallentati, spiega l'ad: **"troppa burocrazia, poi il fatto che l'operazione dell'Autorità di sistema abbia messo insieme Genova e Savona non ha contribuito allo snellimento delle procedure e alla velocizzazione dei processi"**.

Gli accordi con Rfi
"Nella gestione ferroviaria per la lentezza degli accordi ci dobbiamo mettere anche RFI, ci sono complessità fra il tecnico e il burocratico che rallentano tutto il processo" - ha aggiunto Schenone. **"L'efficienza del sistema ferroviario sarà fondamentale per Bettolo altrimenti il traffico del terminal avrà un impatto troppo grande sulla città."** "Si prevede lo spostamento del gruppo dei binari di Sech, modernizzati e allungati perlomeno di 500 mt, verrà modificata la galleria in uscita dal porto, gestita a metà tra Autorità portuale e Rfi."

Messaggero Marittimo

I ports of Genoa alla fiera Break Bulk di Brema

All'evento hanno partecipato circa 400 espositori e oltre 8.000 visitatori

BREMA – Si è conclusa, a Brema, l'undicesima edizione del Break Bulk Europe, la fiera di riferimento per i mercati internazionali per il comparto break bulk, heavy lift e Project Cargo.

Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che riunisce i porti di Genova, Savona e Vado Ligure ha partecipato con un proprio stand sotto il brand 'Ports of Genoa-Your Global Italian Multi-service Port'.

Una vera e propria presenza di sistema quella di Brema che ha visto un' importante partecipazione della comunità portuale del mar ligure occidentale con i rappresentanti di Apm Terminals Vado Ligure, Reefer Terminal Vado Ligure, Campostano Group – Savona Terminals e FO.RE.S.T, C.Steineweg-GMT Genova, Spinelli Group-Genoa Port Terminal Genova, Terminal San Giorgio Genova, Grimaldi Group Savona TerminalAuto, Messina Group Intermodal Maritime Terminal oltre a numerosi agenti marittimi e spedizionieri specializzati nel segmento dell'impiantistica.

Il settore delle merci non containerizzate e delle rinfuse (ad eccezione di quelle liquide) rappresenta per il sistema portuale del mar ligure occidentale un quarto dell'intera movimentazione superando i 16,5 milioni di tonnellate l'anno. In particolare il settore che ha registrato un maggiore tasso di crescita nel 2017 è il settore Ro-Ro (+14,5%) grazie al costante investimento nelle autostrade del mare dei terminal dedicati di Genova e Savona.

Nel corso della fiera alla quale hanno partecipato circa 400 espositori e oltre 8.000 visitatori, l'AdSP ha presentato i propri servizi relativi alla movimentazione di prodotti forestali, siderurgici, ro-ro e project cargo, ovvero i trasporti oversize, con l'obiettivo di consolidare i traffici esistenti e gettare le basi per progetti dedicati a nuove soluzioni future in qualità di porta d'ingresso per i mercati del sud europeo e di distribuzione nel bacino del Mediterraneo. Insieme con l'impiantistica, da sempre punto di forza del mercato italiano, anche il mercato russo ha dato segnali importanti di ripresa con richiesta di inoltro verso il Mar Nero.

Accelerare definizione nuovo Prp di Monfalcone

Pizzimenti: un'occasione unica per definire lo sviluppo dei prossimi 15-20

MONFALCONE – "Per la definizione del nuovo Piano regolatore del porto – Prp di Monfalcone sarà fondamentale ascoltare e comprendere le necessità di tutti gli enti e i soggetti pubblici e privati coinvolti, al fine di accelerare al massimo i tempi per la definizione di un documento di programmazione atteso da decenni".

Questa la posizione espressa dall'assessore alle Infrastrutture e trasporti del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, a margine della prima riunione del comitato consultivo per la definizione dell'importante strumento di pianificazione, tenutasi nel municipio di Monfalcone, alla quale hanno partecipato oltre a Pizzimenti e al sindaco Anna Maria Cisint, tra gli altri, i rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, dell'Azienda speciale per il porto di Monfalcone della Camera di commercio della Venezia Giulia, della Capitaneria di porto, del Consorzio per lo sviluppo industriale di Monfalcone, nonché i delegati degli operatori portuali e dei sindacati dei lavoratori.

L'assessore ha confermato che "il Piano regolatore rappresenta un'occasione unica per definire lo sviluppo dei prossimi 15-20 anni dell'area di Monfalcone ed è quindi uno strumento fondamentale non solo per pianificare la crescita del porto ma anche l'ampliamento dell'intera area urbana di Monfalcone. Proprio per questo – ha chiarito – deve tenere conto della realtà vicine, come l'interporto di Cervignano".

Concordando con il sindaco Cisint sul fatto che il comitato si riunisca con regolarità proprio nella città dei cantieri, Pizzimenti ha assicurato che "da parte della Regione ci sarà la massima disponibilità a collaborare e dialogare con tutti i soggetti coinvolti per garantire la definizione del Piano, atteso da oltre 30 anni, nel minor tempo possibile".

Tra gli interventi prioritari che verranno inseriti nel Piano rientrano quelli per aumentare la profondità del canale, l'incremento dei collegamenti con il porto e il potenziamento delle infrastrutture. In merito Pizzimenti ha spiegato che "l'aumento della profondità del canale è una condizione necessaria per dare possibilità di crescita al porto. Gli scali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro devono presentarsi sui mercati in maniera unitaria, perché avendo caratteristiche diverse non sono in concorrenza tra loro ma risultano bensì complementari".

Per quanto riguarda le tempiste di elaborazione del documento il cronoprogramma stilato dalla Regione prevede l'elaborazione entro Giugno degli indirizzi definitivi per lo sviluppo del Prp, con una presa d'atto degli indirizzi definitivi a Lglio. Entro Agosto saranno quindi elaborati i documenti relativi allo sviluppo del porto e allo studio comparato delle alternative ai quali seguirà a Novembre la definizione degli studi specialistici, tra cui il rapporto della valutazione ambientale strategica ed infine a dicembre la presentazione della proposta del nuovo Piano regolatore del porto.

Porto Monfalcone: Pizzimenti, accelerare sulla definizione del piano regolatore

(FERPRESS) – Trieste, 1 GIU – “Per la definizione del nuovo Piano regolatore del porto (Prp) di Monfalcone sarà fondamentale ascoltare e comprendere le necessità di tutti gli enti e i soggetti pubblici e privati coinvolti, al fine di accelerare al massimo i tempi per la definizione di un documento di programmazione atteso da decenni”.

Questa la posizione espressa dall'assessore alle Infrastrutture e trasporti del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, a margine della prima riunione del comitato consultivo per la definizione dell'importante strumento di pianificazione, tenutasi nel municipio di Monfalcone, alla quale hanno partecipato oltre a Pizzimenti e al sindaco Anna Maria Cisint, tra gli altri, i rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, dell'Azienda speciale per il Porto di Monfalcone della Camera di commercio della Venezia Giulia, della Capitaneria di Porto, del Consorzio per lo sviluppo industriale di Monfalcone, nonché i delegati degli operatori portuali e dei sindacati dei lavoratori.

L'assessore ha confermato che “il Piano regolatore rappresenta un'occasione unica per definire lo sviluppo dei prossimi 15-20 anni dell'area di Monfalcone ed è quindi uno strumento fondamentale non solo per pianificare la crescita del porto ma anche l'ampliamento dell'intera area urbana di Monfalcone.

Proprio per questo – ha chiarito – deve tenere conto della realtà vicine, come l'interporto di Cervignano”. Concordando con il sindaco Cisint sul fatto che il comitato si riunisca con regolarità proprio nella città dei cantieri, Pizzimenti ha assicurato che “da parte della Regione ci sarà la massima disponibilità a collaborare e dialogare con tutti i soggetti coinvolti per garantire la definizione del Piano, atteso da oltre 30 anni, nel minor tempo possibile”.

Tra gli interventi prioritari che verranno inseriti nel Piano rientrano quelli per aumentare la profondità del canale, l'incremento dei collegamenti con il porto e il potenziamento delle infrastrutture. In merito Pizzimenti ha spiegato che “l'aumento della profondità del canale è una condizione necessaria per dare possibilità di crescita al porto. Gli scali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro devono presentarsi sui mercati in maniera unitaria, perché avendo caratteristiche diverse non sono in concorrenza tra loro ma risultano bensì complementari”.

Per quanto riguarda le tempiste di elaborazione del documento il cronoprogramma stilato dalla Regione prevede l'elaborazione entro giugno degli indirizzi definitivi per lo sviluppo del Prp, con una presa d'atto degli indirizzi definitivi a luglio. Entro agosto saranno quindi elaborati i documenti relativi allo sviluppo del porto e allo studio comparato delle alternative ai quali seguirà a novembre la definizione degli studi specialistici, tra cui il rapporto della valutazione ambientale strategica ed infine a dicembre la presentazione della proposta del nuovo Piano regolatore del porto.

Il Nautilus

MARINA MILITARE: AD AUGUSTA IL CAMBIO DEL COMANDANTE DELL'OPERAZIONE MARE SICURO



AUGUSTA – Venerdì 1 giugno è avvenuto l'avvicendamento al comando dell'Operazione Mare Sicuro. La cerimonia si è tenuta a bordo della fregata Carabiniere, ormeggiata al Porto Commerciale di Augusta, alla presenza del Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio di squadra Donato Marzano. Dopo oltre due mesi di intensa attività nel Mediterraneo Centrale, il contrammiraglio Flavio Biaggi, Comandante della Terza Divisione Navale, ha passato il testimone al contrammiraglio Andrea Cottini, Comandante delle Forze da Pattugliamento e Difesa Costiera.

Nel suo periodo di comando, iniziato il 30 marzo 2018, il contrammiraglio Biaggi ha operato con unità navali, elicotteri e team della Brigata Marina San Marco continuando a garantire sicurezza, presenza e sorveglianza in un'area di mare vasta circa 160.000 km quadrati.

L'Operazione Mare Sicuro, in atto dal 12 marzo 2015, prevede lo schieramento di un dispositivo aeronavale in Mediterraneo centrale con il compito di assicurare la tutela degli interessi nazionali, garantire lo svolgimento delle attività marittime e la protezione delle linee di comunicazione, delle fonti energetiche strategiche per il Paese e la deterrenza e il contrasto nei confronti delle organizzazioni criminali e consentire ai mezzi di soccorso di operare in sicurezza in occasione di interventi Search and Rescue. La fregata Carabiniere, attuale unità di bandiera del Comandante tattico dell'Operazione Mare Sicuro, è la quarta delle dieci FREMM italiane costruite nell'ambito del programma italo-francese denominato Fregata Europea Multi Missione (FREMM).

Delle dieci FREMM previste, sei sono in configurazione polivalente (General Purpose – GP) e quattro in configurazione antisommersibile (Anti Submarine Warfare – ASW) come Nave Carabiniere. Con un equipaggio di 166 tra uomini e donne, 144 metri di lunghezza ed un dislocamento a pieno carico di 6.700 tonnellate, Nave Carabiniere è una fregata polivalente, progettata all'insegna dell'innovazione e della flessibilità, in modo da operare attivamente nella tutela degli interessi nazionali e poter rispondere con successo agli scenari futuri. La nave è stata assegnata alla base di Taranto dallo scorso agosto 2017.

VERSO IL VOTO

La polemica Zes si abbatte sulla campagna elettorale «Vogliamo vederci chiaro»

Il punto di vista dei candidati sindaco dopo l'allarme di D'Attis

di Giuseppe Di Stefano

di Giuseppe Di Stefano

La polemica che si è accesa in questi giorni tra il sindaco di Bari, Giuseppe Di Stefano, e i candidati sindaco per il 2013, ha raggiunto il suo punto di massima tensione. Il sindaco ha accusato i candidati di avergli rubato il titolo di sindaco, mentre i candidati hanno risposto che il sindaco è un "falso sindaco".

Il sindaco di Bari, Giuseppe Di Stefano, ha accusato i candidati sindaco per il 2013 di avergli rubato il titolo di sindaco. Ha detto che i candidati sono "falsi sindaci" e che non hanno diritto di candidarsi.

I candidati sindaco hanno risposto che il sindaco è un "falso sindaco". Hanno detto che il sindaco non ha diritto di candidarsi e che i candidati sono i veri sindaci.

La polemica si è accesa in questi giorni tra il sindaco di Bari, Giuseppe Di Stefano, e i candidati sindaco per il 2013. Il sindaco ha accusato i candidati di avergli rubato il titolo di sindaco, mentre i candidati hanno risposto che il sindaco è un "falso sindaco".



La polemica si è accesa in questi giorni tra il sindaco di Bari, Giuseppe Di Stefano, e i candidati sindaco per il 2013. Il sindaco ha accusato i candidati di avergli rubato il titolo di sindaco, mentre i candidati hanno risposto che il sindaco è un "falso sindaco".

La polemica si è accesa in questi giorni tra il sindaco di Bari, Giuseppe Di Stefano, e i candidati sindaco per il 2013. Il sindaco ha accusato i candidati di avergli rubato il titolo di sindaco, mentre i candidati hanno risposto che il sindaco è un "falso sindaco".

IL TAGGERO ELETTORALE

LEGGI ANCHE QUESTI VOTI

Dieci manubri per Brindisi in corso Garibaldi con Consoli, De Santis e anche Enrico



Dieci manubri per Brindisi in corso Garibaldi con Consoli, De Santis e anche Enrico. I candidati sindaco per il 2013 si sono presentati in corso Garibaldi a Brindisi.

ANCORA I COMPROMI

Un cadavere di ogni giorno per affrontare i temi legati al lavoro e ai rapporti con le grandi imprese



Un cadavere di ogni giorno per affrontare i temi legati al lavoro e ai rapporti con le grandi imprese. Il candidato sindaco per il 2013 ha parlato di un cadavere di ogni giorno.

ANCORA LE PRIME

Inaugurato a Tufano insieme a Cavallera il comitato elettorale di Giuseppe Lovato



Inaugurato a Tufano insieme a Cavallera il comitato elettorale di Giuseppe Lovato. Il candidato sindaco per il 2013 ha inaugurato il comitato elettorale.

ANCORA MAI IN VISTI

Tocca a Tocca a Tocca in città per sostenere Giulio Pci il tacca a tacca con gli agricoltori



Tocca a Tocca a Tocca in città per sostenere Giulio Pci il tacca a tacca con gli agricoltori. Il candidato sindaco per il 2013 ha sostenuto Giulio Pci.

LA CELEBRAZIONE

In piazza Santa Teresa per la Festa della Repubblica



In piazza Santa Teresa per la Festa della Repubblica. I cittadini hanno celebrato la Festa della Repubblica in piazza Santa Teresa.

Opel KARL ROCKS
IL MINI SUV D
Adria
BRINDISI: via Prov. per Lecce 100, tel. 0874 410101

Zes, preoccupazione per le scelte: «Brindisi fortemente penalizzata»



BRINDISI - C'è preoccupazione, a Brindisi, per la definizione delle aree da inserire nella Zes adriatica, la Zona economica speciale, che nonostante le speranze dei mesi scorsi potrebbe vedere il capoluogo messapico pesantemente penalizzato. A denunciare quello che viene definito un «vero e proprio complotto istituzionale» è il deputato di Forza Italia Mauro D'Attis. «La città di Brindisi - incalza infatti l'onorevole - che ospita infrastrutture strategiche come, su tutte, il porto e una retroportualità importante, sarà fortemente penalizzata dalle scelte che la Regione Puglia sta definendo sulle Zes. Un vero e proprio "complotto istituzionale" sta riducendo al minimo le aree con agevolazioni fiscali previste a Brindisi: la Zes che stanno prevedendo riguarda aree prevalentemente inutilizzabili dagli eventuali investitori. La conseguenza è che i vantaggi previsti dalle Zes andranno prevalentemente ad altri territori, come quello leccese, in forza di una grande sponsorizzazione politica di chi oggi partecipa al comando della Regione Puglia».

La definizione è ormai in fase di completamento e dunque i tempi per intervenire sono molto stretti. Eppure, per il parlamentare azzurro ancora non tutto è perduto. «A questa ennesima mortificazione di Brindisi – conclude infatti D'Attis - io personalmente (e spero tutti i rappresentanti locali politici, delle imprese e dei lavoratori) non assisterò passivamente e utilizzerò tutti gli strumenti parlamentari e di giustizia amministrativa per interrompere i piani di chi intende allontanare gli investimenti da Brindisi a favore di altri territori meno dotati di infrastrutture strategiche».

- segue

Anche perché la Zes ed i suoi effetti di semplificazione amministrativa e fiscalità permetterebbero alle imprese che ruotano attorno al porto ed al retroporto di Brindisi un rilancio produttivo notevole, garantendo nuove occasioni di reddito e di lavoro.

Alla Puglia, attraverso il decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento dell'agosto del 2017, sono stata assegnati 4.408 ettari di aree Zes divisi tra 1.800 ettari destinati alla Zes jonica (che fa perno attorno a porto di Taranto) e 2.600 ettari circa destinati alla Zes adriatica. Quest'ultima, che riguarda Brindisi ma non solo, è infatti di natura policentrica e include dunque non solo lo scalo messapico ma anche i porti di Manfredonia, Barletta, Bari e Monopoli, nonché le aree aeroportuali di Foggia, Bari e Brindisi, aggregando anche le aree produttive che gravitano intorno ai quattro poli principali di Foggia, Barletta, Bari e Brindisi-Lecce. Proprio il polo di Brindisi-Lecce risulta, in teoria, il più importante dei quattro previsti nella bozza di Piano strategico della Zes adriatica, con una estensione di circa 1.250 ettari su 2.600. Gli snodi logistici strategici sono rappresentati dal porto e dall'aeroporto "Papola". Ma secondo la denuncia di D'Attis, il rischio è che la presenza brindisina rimanga solo sulla carta e non produca benefici concreti per il territorio.

Eppure, tra gli obiettivi delle Zes c'è quello di rafforzare e promuovere ulteriormente alcuni settori produttivi già esistenti e altri per i quali ci sono tutte le condizioni per un insediamento in tempi molti brevi, con la possibilità di beneficiare dell'Autorizzazione unica richiesta da Confindustria Puglia e condivisa dal presidente dell'Autorità portuale di sistema del Basso Adriatico Ugo Patroni Griffi. A beneficiare del regime della Zes dovrebbero essere settori come aeronautica e aerospazio, nuovi materiali, industria farmaceutica, biotecnologie, nanotecnologie, industria chimica e delle materie plastiche biodegradabili, energie alternative e relative tecnologie, hotellerie, nautica da diporto.

ECONOMIA L'IRA DEL PARLAMENTARE D'ATTIS

«Zes in aree poco appetibili così si penalizza Brindisi»

«Mi batterò contro i piani della Regione»

● «La città di Brindisi che ospita infrastrutture strategiche come, su tutte, il porto e una retroportualità importante, sarà fortemente penalizzata dalle scelte che la Regione Puglia sta definendo sulle Zone Economiche Speciali».

Lo grida a gran voce il deputato, on. Mauro D'Attis (Forza Italia), secondo il quale è in atto «un vero e proprio "complotto istituzionale" che sta riducendo al minimo le aree con agevolazioni fiscali previste a Brindisi».



«FI» Mauro D'Attis

«Le Zes che stanno prevedendo - incalza il parlamentare - riguarda aree prevalentemente inutilizzabili dagli eventuali investitori. La conseguenza è che i vantaggi previsti dalle Zes andranno prevalentemente ad altri territori, come quello lecce, in forza di una grande sponsorizzazione politica di chi oggi partecipa al comando della Regione Puglia».

«A questa ennesima mortificazione di Brindisi - conclude - io personalmente (e spero tutti i rappresentanti locali politici, delle imprese e dei lavoratori) non assisterò passivamente e utilizzerò tutti gli strumenti parlamentari e di giustizia amministrativa per interrompere i piani di chi intende allontanare gli investimenti da Brindisi a favore di altri territori meno dotati di infrastrutture strategiche».



Dario Stefano, infine, ha insistito sulla necessità di esaltare l'identità dei nostri territori, partendo dalla nostra storia enologica e creando gli opportuni presupposti per una crescita del settore. Non bastano più il sole e il mare per attirare turismo: è necessario anche raccontare al mondo la nostra terra. I nostri bar, ad esempio, non somministrano i nostri vini, così come nelle nostre scuole alberghiere non si costruiscono ricette intorno alle nostre tradizioni.

Tutti i partecipanti al dibattito, infine, hanno sottolineato l'importanza di vedere uniti - nella organizzazione del Vinibus Terrae - tutti i maggiori produttori vitivinicoli della provincia di Brindisi. Un requisito fondamentale per imporsi su scenari ben più ampi di quello regionale.

Vinibus Terrae è una iniziativa del Consorzio Discovery e del Consorzio di tutela dei vini Doc Brindisi e Doc Squinzano, con la collaborazione dell'Associazione Puglia Expo e della delegazione Puglia dell'AIS.

L'evento gode del patrocinio del Comune di Brindisi e della Regione Puglia.

È polemica sulla definizione delle aree da inserire nella Zona economica speciale adriatica di prossima creazione



Zes, preoccupazione per le scelte: «Brindisi fortemente penalizzata»

D'Attis (Fi): «Fermaremo i piani di chi vuole favorire altri territori»

● C'è preoccupazione a Brindisi, per la definizione delle aree da inserire nella Zes adriatica, la Zona economica speciale, che nonostante le speranze dei mesi scorsi potrebbe vedere il capoluogo messapico pesantemente penalizzato. A denunciare quello che viene definito un «vero e proprio complotto istituzionale» è il deputato di Forza Italia Mauro D'Attis.

«La città di Brindisi - incalza infatti l'onorevole - che ospita infrastrutture strategiche come, su tutte, il porto e una retroportualità importante, sarà fortemente penalizzata dalle scelte che la Regione Puglia sta definendo sulle Zes. Un vero e proprio "complotto istituzionale" sta riducendo al minimo le aree con agevolazioni fiscali previste a Brindisi: la Zes che stanno prevedendo riguarda aree prevalentemente inutilizzabili dagli eventuali investitori. La conseguenza è che i vantaggi previsti dalle Zes andranno prevalentemente ad altri territori, come quello lecchese, in forza di una grande sponsorizzazione politica di chi oggi partecipa al comando della Regione Puglia».

La definizione è ormai in fase di completamento e dunque i tempi per intervenire sono molto stretti. Eppure, per il parlamentare azzurro ancora non tutto è perduto. «A questa emblematica modificazione di Brindisi - conclude infatti D'Attis - io personalmente (e spero tutti i rappresentanti locali politici, delle imprese e dei lavoratori) non assisterò passivamente e utilizzerò tutti gli strumenti parlamentari e di giustizia amministrativa per interrompere i piani di chi intende allontanare gli investimenti da Brindisi a favore di altri territori meno dotati di infrastrutture strategiche».

Anche perché la Zes ed i suoi effetti di semplificazione amministrativa e fiscalità per-



Mauro D'Attis



Porto

Speranze in bilico



● Le imprese che ruotano intorno al porto di Brindisi speravano molto nella Zona economica speciale, per mettere alla prova i possibili vantaggi non solo dal punto di vista fiscale e provare a crescere e migliorare.

Retroporto

Tante aree disponibili



● Il porto di Brindisi può contare su numerose aree retroportuali disponibili per diverse attività, oltre che su un'infrastrutturazione di buon livello. Presto in funzione i binari fino alle banchine di Costa Morena.

metterebbero alle imprese che ruotano attorno al porto ed al retroporto di Brindisi un rilancio produttivo notevole, garantendo nuove occasioni di reddito e di lavoro.

Alla Puglia, attraverso il decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento dell'agosto del 2017, sono stati assegnati 4.408 ettari di aree Zes divisi tra 1.800 ettari destinati alla

Zes Jonica (che fa perno attorno a porto di Taranto) e 2.600 ettari circa destinati alla Zes adriatica. Quest'ultima, che riguarda Brindisi ma non solo, è infatti di natura polielettrica e include dunque non solo lo scalo messapico ma anche i porti di Manfredonia, Barletta, Bari e Monopoli, nonché le aree aeroportuali di Foggia, Bari e Brindisi, aggregando anche le aree produttive che gravitano intorno ai quattro poli principali di Foggia, Barletta, Bari e Brindisi-Lecce.

Proprio il polo di Brindisi-Lecce risulta, in teoria, il più importante del quadro previsto nella bozza di Piano strategico della Zes adriatica, con una estensione di circa 1.250 ettari su 2.600. Gli studi logistici strategici sono rappresentati dal porto e dall'aeroporto "Papola". Ma secondo la denuncia di D'Attis, il rischio è che la presenza brindisina rimanga solo sulla carta e non produca benefici concreti per il territorio.

Eppure, tra gli obiettivi delle Zes c'è quello di rafforzare e promuovere ulteriormente alcuni settori produttivi già esistenti e altri per i quali ci sono tutte le condizioni per un insediamento in tempi molto brevi, con la possibilità di beneficiare dell'Autorizzazione unica richiesta da Confindustria Puglia e condivisa dal presidente dell'Autorità portuale di sistema del Basso Adriatico Ugo Patroni Griffi. A beneficiare del regime della Zes dovrebbero essere settori come aeronautica e aerospazio, nuovi materiali, industria farmaceutica, biotecnologie, nanotecnologie, industria chimica e delle materie plastiche biodegradabili, energie alternative e relative tecnologie, hotellerie, nautica da diporto.

CHI DECIDE

Tocca alla Regione definire le proposte istitutive



La Regione

● Il Decreto "Resto al Sud" assegna alle Regioni il compito di definire proposte di istituzione di Zes sul loro territorio, con un percorso partecipato dagli stakeholder locali che si conclude con l'approvazione da parte della Presidenza del Consiglio di un apposito decreto. Per Zes si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale.

LO SVILUPPO

Zes, sale la tensione per la scelta delle aree ma la Regione frena

*In Puglia la fase istruttoria è ferma da tre mesi
Campania e Calabria hanno i decreti istitutivi*

di **Oronzo MARTUCCI**

C'è un nuovo governo, nonostante tutte le difficoltà che ne hanno preceduto la costituzione. Ma non ci sono ancora i Piani strategici di sviluppo delle Zes che devono essere adottati dalla giunta regionale e inviati al ministero del Mezzogiorno così da ottenere i decreti di formale istituzione delle Zone economiche speciali con un Decreto del presidente del Consiglio dei ministri. Questa storia va avanti da circa tre mesi, ma la giunta regionale rinvia settimana dopo settimana l'approvazione dei Piani strategici che per la Puglia devono riguardare due zone: la Zes Ionica interregionale, che ha il suo baricentro nel Porto di Taranto, con la sua vocazione prettamente industriale, e che aggrega sul fronte pugliese aree produttive orbitanti intorno alle città di Taranto e Grottole, includendo anche la medesima area aeroportuale, vocata al trasporto cargo, e su quello lucano le aree industriali del materano e del potentino; la Zes Adriatica, di natura polivalente, che include i porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Brindisi e Monopoli, nonché le aree aeroportuali di Foggia, Bari e Brindisi, ed aggrega le aree produttive che gravitano intorno ai quattro poli principali di Foggia, Barletta, Bari e Brindisi-Lecce.

In attesa della decisione della Regione, l'argomento Zes è entrato nella campagna elettorale del Comune di Brindisi, con esternazioni dei candidati sindaco e di rappresentanti istituzionali, dopo che Claudio Stefanazzi, il capo di gabinetto del presidente della giunta regionale, 10 giorni fa ha annunciato che "Confindustria Lecce e Regione Puglia hanno ritenuto opportuno procedere a un incontro urgente, per comprendere lo stato dei lavori e condividere le modalità operative di intervento delle Zes per l'area di Casarano". Stefanazzi, il quale opera in nome e per conto di Emiliano su molte materie di competenza del governatore (che allo stato detiene le deleghe allo Sviluppo economico, alle Infrastrutture e trasporti e alla Sanità), ha aggiunto che "Confindustria Lecce si è resa disponibile ad integrare la documentazione utile a supportare l'inserimento anche di Casarano nella Zes Adriatica" e che "l'Associazione e la Regione lavoreranno nelle prossime ore d'attesa affinché gli obiettivi delineati dal partenariato locale possano essere raggiunti e Casarano e aree limitrofe possano trovare adeguato spazio

all'interno della programmazione regionale". A dieci giorni di distanza dall'annuncio non risultano passi avanti a proposito dell'obiettivo di far rientrare Casarano nell'area Zes adriatica. E non si capisce perché la documentazione relativa a Casarano non sia stata integrata nei mesi scorsi.

Questo annuncio ha provocato la presa di posizione dell'onorevole Mauro D'Antis, deputato brindisino di Forza Italia, il quale ha minacciato di opporsi con tutte le sue forze al "complotto di chi vuole affossare Brindisi". «La città di Brindisi che ospita infrastrutture strategiche come, su tutte, il porto e una retroportualità importante, sarà fortemente penalizzata dalle scelte che la Regione Puglia sta definendo sulle Zes. Un vero e pro-

prio "complotto istituzionale" sta riducendo al minimo le aree con agevolazioni fiscali previste a Brindisi: la Zes che stanno prevedendo riguarda aree prevalentemente inutilizzabili dagli eventuali investitori. La conseguenza è che i vantaggi previsti dalle Zes andranno prevalentemente ad altri territori, come quello lecce, in forza di una grande sponsorizzazione politica di chi oggi partecipa al comando della Regione Puglia», ha dichiarato D'Antis.

La denuncia di D'Antis ha fatto scattare subito i candidati sindaci sovranisti di Brindisi i quali richiamando contatti diretti con il nuovo governo hanno annunciato che appena eletti sapranno farsi valere, grazie agli amici romani. Altro che D'Antis. Fatto sta che ogni decisione relativa alle perimetra-



zione delle Zes è di competenza della Regione e che la fiscalità di vantaggio prevista dal Decreto Mezzogiorno che nell'agosto del 2017 ne ha deciso l'istituzione viene applicata a tutte le aree perimetrate nelle Zes.

Certo, se i rappresentanti istituzionali della provincia di Lecce ottengono spazio, con il consenso di Stefanazzi-Emiliano, per la zona Pip di Casarano, importa che si faccia in fretta nel decidere il futuro delle Zes e che lo spazio per l'area lecce non sia trovato a discapito delle aree di Brindisi o della provincia di Brindisi, come ha evidenziato Mimmo Bianco, presidente del Consorzio dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi. Le aree della Provincia di Brindisi che hanno trovato spazio nelle due

Zes ammontano a circa 900 ettari (Francavilla Fontana fa riferimento al Polo di Grottole-Taranto con 175 ettari).

In ogni caso ciò che importa, a parere di economisti ed esperti del settore, non sono le agevolazioni fiscali concesse con il decreto Mezzogiorno sotto forma del credito di imposta ma la semplificazione amministrativa per i nuovi insediamenti produttivi nel recinto delle Zes e la fiscalità di vantaggio locale. Semplificazione e fiscalità locale sono di competenza delle amministrazioni locali e della Regione, le quali per aiutare i nuovi insediamenti devono rinunciare a decidere sui nuovi insediamenti, trasferendo ogni competenza autorizzativa al Comitato di indirizzo delle Zes (coordinato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale di riferimento) così da permettere il rilascio di una Autorizzazione unica in tempi celeri: deliberare nei rispettivi organi eletivi o esecutivi per garantire agli investitori il taglio dei tributi locali. Di questo dovrebbero occuparsi già oggi i candidati sindaci più che di alimentare una polemica e di trovare spode nel governo nazionale dopo la conquista dalla fascia tricolore. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, che di porti e di Zes se ne intende, ha posto nelle ultime ore la seguente domanda: «Qual è oggi nel governo il ministero competente per le Zes?». Nel vecchio governo era il ministero del Mezzogiorno e della Coesione territoriale. Nel nuovo dovrebbe essere il ministero per il Sud, guidato dalla salentina pentastellata Barbara Lezzi. Ma è tutto da definire. Il riferimento di Patroni Griffi non è al decreto di istituzione delle Zes e alla delimitazione del perimetro, di competenza della Regione, ma a un ulteriore decreto del presidente del Consiglio dei ministri che dovrà riguardare la semplificazione. Ma anche in questo caso la Regione avrà il compito di far sentire la sua voce attraverso indicazioni contenute nei Piani strategici di sviluppo delle Zes.

In ogni caso a proposito di Zes la Puglia è ferma da tre mesi. Nel frattempo due altre Regioni, la Campania e la Calabria, hanno approvato i loro Piani strategici di sviluppo e ottenuto i Decreti della presidenza del Consiglio dei ministri per la istituzione delle Zes. Sulla Puglia hanno ormai tre mesi di vantaggio non sono trascurabili. E non sappiamo per quanto altro tempo la Puglia deciderà di non decidere.

Il dubbio

Griffi: chi decide?



Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, si chiede quale sia oggi, con il nuovo governo, il ministero competente per le Zes.

Lo scontro

Proteste a Brindisi



L'argomento Zes è entrato nella campagna elettorale del Comune di Brindisi, dopo che la Regione ha aperto alle modalità operative di intervento delle Zes per l'area di Casarano.

I progetti

Le Regioni al via



Campania e Calabria hanno già approvato i loro Piani strategici di sviluppo e ottenuto i rispettivi decreti della presidenza del Consiglio dei ministri per l'istituzione delle Zes.

33^a REGATA INTERNAZIONALE
BRINDISI-CORFU

2-6 GIUGNO 2018

5 GIUGNO - ORE 19.00
Cerimonia di Benvenuto
Scalinata Colonne Romane

6 GIUGNO - ORE 12.00
Partenza della Regata
Diga di Punta Riso

CIRCUITO DELLA VELA BRINDISI

CON IL PARTNER

CON I SOCI

Le Zone economiche speciali. Il presidente dell'Authority cerca il nuovo interlocutore. E il ritardo cresce

Zes, ora è caccia al ministero

Da tre mesi si attende il varo in Regione. E a Roma cambiano le competenze

GLI EVENTI: VINDIUS TERRAE E REGATA

**Tra calici e vele
il lungomare
celebra la festa
di inizio estate**



VESCO alle pagg. 10 e 11

Il nuovo governo c'è ma la Regione ancora non sforna i Piani strategici di sviluppo da inviare a Roma per la formale istituzione delle Zes. Il territorio è in fibrillazione, da una parte i ritardi e dall'altra il ridimensionamento a favore del Basso Salento. E ora il presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, pone ora una domanda decisiva: "Qual è il ministero competente?". Nel vecchio governo era il ministero del Mezzogiorno. Intanto Calabria e Campania sono partite con un vantaggio di tre mesi sulla Puglia.

MARTUCCI a pag. 7