

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
9,10 e 11 GIUGNO 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

# INDICE



## Primo Piano:

- **Assoporti: La Trasformazione in SPA? Del tutto inutile**  
(The Medi Telegraph)

## Dai Porti:

### Genova:

- "...L'europa rilancia il porto ..."  
(La Repubblica)
- "...Porteremo più traffici..."  
(The Medi Telegraph)
- "...Vago: i nostri passeggeri, ambasciatori liguri nel mondo..."  
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

### Livorno:

- "...Maxi-Darsena..."  
(Il Tirreno, Il Telegrafo, La Gazzetta Marittima)

### Ancona:

- "...giornata marina militare..."  
(Il Nautilus, Ferpress, Messaggero Marittimo)

### Taranto:

- "...Zes Taranto: Nuove opportunità..."  
(Il Nautilus, Ansa, Messaggero Marittimo)

### Gioia Tauro:

- "...sia priorità del governo rilancio Mezzogiorno..."  
(Ferpress, Il Nautilus)

**Notizie da altri porti italiani e esteri**  
**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

# Mariani (Assoportisti): «La trasformazione in Spa? Del tutto inutile»

Genova - La Cgil vorrebbe invece tornare allo spirito della 84/94: «Serve un ente più snello e prima lo era - dice **Enrico Ascheri**, responsabile porti della Cgil - Abbiamo bisogno di un ente autonomo, pubblico ma con la possibilità di muoversi come un'impresa privata.

Genova - Maurizio Maresca fa parte della missione italiana a Bruxelles del Mit per tentare di risolvere la questione delle tasse ai porti. La Commissione pensa che le Authority siano imprese: «E lo ha detto anche a Germania, Belgio e Francia. Ora tocca a noi: non possiamo essere rigidi nella trattativa, perché anche parzialmente le Autorità portuali svolgono un ruolo di impresa, lo dice **la stessa Autorità garante**. Portare a casa un risultato totale è difficile. Dobbiamo trattare».

Così al dibattito organizzato dalla Cgil sul rapporto tra scali italiani ed Europa al **«Che Festival di Genova»**, c'è pessimismo sull'esito della battaglia:

«Possiamo dare solamente sostegno politico, come parlamentari europei - spiega l'europarlamentare Brando Benifei - Come va a finire? Difficilmente potremo sostenere che le Authority non sono imprese...Dovremmo invece lavorare su cosa va tassato. Lì possiamo discutere su cosa è realmente attività economica: si tratta del 50% dei bilanci delle Authority. Per recuperare quei soldi che pagheremmo in imposte, dovremmo alzare le tasse portuali del 30-40%».

L'esito sembra scontato, ma **Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti** non crede che così si possa «avviare un percorso di cambiamento dei porti in Spa. I tempi non sono maturi e poi dovremmo capire quale patrimonio conferire ai porti, non possono essere i beni demaniali». La Cgil vorrebbe invece tornare allo spirito della 84/94: «Serve un ente più snello e prima lo era - dice **Enrico Ascheri, responsabile porti della Cgil** - Abbiamo bisogno di un ente autonomo, pubblico ma con la possibilità di muoversi come un'impresa privata. La riforma Delrio ha peggiorato la situazione, eppure noi una riforma la volevamo, ma non con questi risultati».

Il **segretario generale di Assoportisti Franco Mariani** stoppa il desiderio di privatizzazione i porti: «La trasformazione in Spa pubblica delle Adsp non risolve né annulla i controlli dello Stato. La "porto Spa" non potrebbe investire in infrastrutture in quanto sarebbero aiuti di Stato. Non potrebbe uscire dal porto e intervenire nella logistica». Non è quella la soluzione.

# L'Europa rilancia "Porto di Genova vitale per il Nord"

**Il presidente dell'authority Paolo Signorini a Bruxelles "Il corridoio Reno-Alpi è nella fase operativa"**

Il Corridoio non ferma il suo movimento, che in Nord Europa è corsa, mentre a Sud è camminata a passo lento e con più di una sosta. A di là della doppia velocità, ciò che conta è però la strategia che sta alla base del progetto infrastrutturale del Corridoio europeo Reno-Alpi, cioè unire Mediterraneo e Mare del Nord con una rete ferroviaria in grado di servire al meglio il cammino delle merci. Il punto di partenza, com'è noto, è Genova e il primo anello della catena logistica che sale fino a Rotterdam è rappresentato dal Terzo Valico che foraggia gli Appennini e arriva nella Pianura Padana. Da qui si prosegue fino alle Alpi inserendosi sulle direttrici dei trafori che la Svizzera sta mettendo a punto con grande celerità. Per questo, farsi trovare pronti alla sfida infrastrutturale può fare la differenza. Paolo Signorini, presidente dell'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale, sa bene che dalla realizzazione del Terzo Valico dipendono le sorti del porto di Genova e di quello di Savona. Solo attraverso una linea merci dedicata e nuova rispetto alle direttrici esistenti (che risalgono all'Ottocento) si possono far convergere sul ferro i container movimentati

dai due scali di Genova e Savona, oggi peraltro riuniti sotto lo stesso cappello autoritativo. E proprio di questo ieri ha parlato Signorini alla Conferenza 2018 del Corridoio Reno Alpi che si è tenuta presso il Comitato delle Regioni di Bruxelles.

«Ho portato la voce del porto di Genova, porta di accesso del Corridoio nel Mediterraneo – spiega il presidente dell'authority – Siamo oramai entrati in una fase pienamente realizzativa del Corridoio Reno Alpi, il più importante corridoio europeo in termini di Pil e popolazione dell'Unione. Genova è uno dei due estre-

1

mi del Corridoio, la porta di accesso da Sud. Insieme agli svizzeri, ai tedeschi, agli olandesi e ai belgi stiamo realizzando investimenti ferroviari, portuali, interportuali e stradali cospicui».

Un'azione sinergica che deve però trovare convergenza temporale da parte di tutti quanti gli attori in scena. Se per intenderci qualche Paese (esempio, l'Italia) dovesse ritardare sulla tabella di marcia, tutto si farebbe più complicato.

«Tutti noi abbiamo in mente la data del 2022-2023 in cui avremo finalmente una ferrovia completamente pianeggiante da Genova fino a Rotterdam – spiega ancora Signorini – Questo è il nostro orizzonte e il nostro obiettivo». Non sfugge al leader di Palazzo San Giorgio che progetti di simile portata, fortemente impattanti sull'ambiente e sul territorio, richiedono anche il massimo grado di sicurezza.

«Dobbiamo presidiare e fare sì che imprevisi e incidenti non ostacolino questo cammino – chiude Signorini – L'incidente di Rastatt è stato emblematico. Essere presenti in tutti gli organismi europei e in tutte le sedi in cui vengono discusse le vicende del Corridoio è fondamentale. Intervenire a Bruxelles ha lo scopo tenere alta la voce di Genova ma anche più in generale delle altre regioni europee coinvolte nel Corridoio auspicando di arrivare rapidamente alla realizzazione di tutti gli interventi previsti».

— (massimo minella).

# Aponte: «Porteremo più traffici a Genova»

Genova - Terminal container di Calata Bettolo, firmata la concessione. Signorini frena sulle mega navi: «La svolta con la diga».

Genova - Fatto il terminal, ora bisogna riempirlo. La firma per la concessione al consorzio formato da Gip e Msc, c'è stata. Ieri in **Autorità portuale**, dopo l'ennesima notte insonne di trattative per limare alcuni dettagli, si è scritto l'ultimo atto della parte burocratica e l'inizio di quella più operativa: il tempo concesso ai due operatori per l'utilizzo della banchina di Bettolo è di 33 anni per una capacità totale di 720 mila teu. Adesso bisogna trovare il traffico. «Sicuramente dovremmo rivedere i nostri servizi: lo scopo è riuscire a conferire sempre maggiori volumi verso Genova». A parlare è il socio di maggioranza, il ceo e presidente del gruppo, **Diego Aponte, figlio del comandante**, che si è diviso tra la nuova nave da crociera, la Seaview a Ponte dei Mille, e il fronte cargo, con la nascita del nuovo terminal contenitori di Sampierdarena. «Siamo in espansione continua - spiega Aponte Jr - Siamo cresciuti del 12% l'anno scorso, e abbiamo ottenuto un incremento del 10% nel primo trimestre: i nostri volumi non mancheranno sicuramente». La strategia di Msc è chiara: ci saranno ristrutturazioni e spostamenti dei servizi che attualmente servono altri porti italiani. Dall'altro lato con i numeri in crescita, ci saranno anche nuovi volumi, magari dalla Cina, merito della Via della Seta: «Penso che Genova sia il porto principale in Italia per la *Belt and Road Initiative*, come lo è Trieste. Sono convinto che questa posizione strategica porterà sicuramente i suoi frutti».

### Non tutto subito

Il presidente del porto Paolo Signorini frena sulle navi da 20 mila teu, quelle per cui si sta costruendo il layout del terminal e si stanno predisponendo gli ordini delle gru: «È giusto vedere in prospettiva: attualmente **Sampierdarena** gira sulle navi da 14/15 mila teu. Fare di più dipenderà dalle condizioni di accosto e di passaggio. È ovvio che la svolta di Sampierdarena sarà la diga - dice il presidente dell'Authority - Quando avremo anche la prima fase realizzata, sarà possibile avere anche quei numeri». L'operatività del nuovo terminal di Bettolo è prevista per il 2022, Signorini pensa anche un po' prima e ragiona su un'operatività per lotti: «A regime sono previsti sino a 800 mila teu, nei prossimi anni ci porremo l'obiettivo di raggiungere 5/600 mila teu». Gli investimenti non saranno solo dei privati: «Dobbiamo realizzare l'accessibilità viaria e ferroviaria in grado di non far impattare l'uscita delle merci dai terminal con la viabilità urbana».

## - segue

---

Nei prossimi due anni lavoreremo duramente per avviare celermente l'operatività». Giovanni Toti è come il giocatore che ha vinto l'*all in* a poker: ha rischiato tutto, ma ha portato a casa il bottino. «È una giornata storica per il porto e per la nostra regione». Con il suo ultimatum di pochi giorni fa ha fatto capire che «il tempo era scaduto» e ha impresso un'accelerazione al dossier.

### **Anche il Sech allunga**

Bettolo e il terminal di Calata Sanità gestito da Gip agiranno in modo indipendente, ma sono inevitabilmente connessi, non solo per ragioni di confine. Il via libera a Bettolo ha fatto scattare anche l'allungamento della concessione per il **Sech** che è arrivata così sino al 2045 a fronte di investimenti di oltre 120 milioni di euro. «Ci saranno sinergie - conferma Giulio Schenone, il ceo di Gip - Rimangono due terminal vicini che hanno concordato di gestire insieme dei servizi comune e creare tutte le sinergie possibili».

# Vago (Msc): «Noi e i nostri passeggeri, ambasciatori liguri nel mondo»

Genova - «C'è una cosa di cui vado particolarmente orgoglioso: oggi abbiamo riportato un transatlantico a Genova. Perché questa nave, per struttura e spazi dedicati al relax e all'intrattenimento, è un magnifico transatlantico moderno».

Genova - «C'è una cosa di cui vado particolarmente orgoglioso: oggi abbiamo riportato un transatlantico a Genova. Perché questa nave, per struttura e spazi dedicati al relax e all'intrattenimento, è un magnifico transatlantico moderno». **Pierfrancesco Vago**, presidente esecutivo di Msc Crociere, ha trascorso due notti a bordo della **Seaview**, prima della grande festa di ieri. «Quando arriva la sera questa città offre uno spettacolo incredibile», dice. «È un'esperienza che lascia il segno. Una di quelle che consentono ai crocieristi di diventare ambasciatori di Genova nel mondo».

### **Secondo un vostro studio il 50% dei crocieristi torna sul territorio.**

«Esatto. E non per fare una crociera: per vivere una nuova esperienza in albergo, o con altre soluzioni. Se pensiamo che del milione e 200 mila crocieristi previsti l'anno prossimo, quelli portati da Msc saranno il 90%, possiamo capire l'importanza del settore nell'economia cittadina. Senza parlare del passapaprola, che nel turismo è il mezzo pubblicitario più importante».

### **Il rapporto con Genova, iniziato tra alti e bassi, sembra essersi consolidato.**

#### **C'è ancora qualcosa da migliorare?**

«Genova è una città magnifica, che finalmente ha iniziato ad aprirsi. E noi vogliamo valorizzarla, vogliamo esserne partner. Abbiamo l'ambizione di crescere insieme alla città, perché qui oggi ci sentiamo a casa nostra. Certo: c'è forse qualche residua diffidenza da superare, ma ce la faremo».

#### **Quali sono le diffidenze maggiori?**

«Forse qualcuno ha delle riserve per il fatto che gli armatori controllano anche i traffici sui terminal. Ma questa deve essere vista invece una garanzia in più: si favoriscono investimenti in grado di sostenere i volumi. L'armatore che controlla le banchine deve giocoforza essere sicuro che tutto funzioni alla perfezione».

#### **Nel suo speech ufficiale sono stati molti i riferimenti alla blue economy.**

«Mi è sempre piaciuto parlare di numeri, soprattutto di quelli poco conosciuti. Msc occupa 2.500 persone in Liguria e genera un indotto di altri 4.000 posti di lavoro. Ecco, credo sia giusto farlo sapere ai cittadini. Lei sa, per esempio,

## - segue

---

quanto basilico acquistiamo a Genova? Quattro tonnellate, che ci servono per produrre a bordo 10 tonnellate di pesto. Portiamo le eccellenze gastronomiche liguri sulle tavole di milioni di persone, ne siamo sinceramente orgogliosi. Ogni anno investiamo qui 600 milioni di euro, che generano ricadute dirette per oltre un miliardo e mezzo. La blue economy, in senso assoluto, per l'Italia vale 44 miliardi, due punti e mezzo di Pil, 900.000 occupati e 200.000 aziende. E la Liguria è in assoluto la regione con il più alto tasso di penetrazione nell'economia marittima».

**Torniamo alla Seaview. Questo "concept" di nave è all'esordio nel Mediterraneo.**

«Come le dicevo, questo è un moderno transatlantico. I motori sono posizionati al centro della nave, che non a caso ha una stabilità a mio avviso impressionante. E gli spazi esterni sono i più vivibili in assoluto. L'introduzione della "torre" di poppa, poi, ci ha consentito di arrivare ad avere il 78% di cabine con balcone. E' una nave rivoluzionaria, all'interno della quale gli spazi sono "vivi" 24 ore al giorno. Per noi è una grande scommessa».

**A proposito di Mediterraneo: dal mercato che segnali arrivano?**

«Molto positivi. Devo riconoscere che i fattori geopolitici hanno aiutato il trend di crescita. Ma il fattore principale è un altro: il Mediterraneo, in estate, è il mare più bello e sicuro del mondo. Il fatto di abbinare navi di questa bellezza all'ottimo clima e a itinerari molto interessanti è un mix vincente».

**Molti italiani però scelgono il Nord Europa.**

«È vero: Nord Europa e Baltico sono destinazioni sempre più richieste. Ma devo dire che anche Caraibi e Asia stanno andando bene. Il successo di Cuba è emblematico: di giorno il passeggero visita l'isola, la sera rientra a bordo dove trova tutti i comfort di casa».

**Nel 2022 prenderete in consegna la prima nave "World Class": Genova dovrà adeguarsi a quelle dimensioni.**

«Le navi di quella classe avranno una stazza di 200.000 tonnellate e un pescaggio di 9 metri e mezzo. Saranno navi super-ecologiche, con propulsione a gas (Lng) e un impatto significativamente ridotto rispetto alla media. Per Genova sarà importante adeguare le infrastrutture e i fondali se vorrà continuare a essere una capitale mondiale dello shipping. Da parte nostra, proprio nell'ottica di essere partner del territorio, garantiamo fin da adesso la massima collaborazione per non perdere questo appuntamento».

## IL PRESIDENTE

### Vago: «Noi ambasciatori di Genova nel mondo»

F. FERRARI >> 13

PARLA IL PRESIDENTE DELLA COMPAGNIA

# «Noi e i nostri passeggeri, i primi ambasciatori liguri nel mondo»

Vago: «Vogliamo essere partner della crescita della città  
Il 50% dei crocieristi ritorna in questo posto meraviglioso»

## L'INTERVISTA

FRANCESCO FERRARI

**GENOVA.** «C'è una cosa di cui vado particolarmente orgoglioso: oggi abbiamo riportato un transatlantico a Genova. Perché questa nave, per struttura e spazi dedicati al relax e all'intrattenimento, è un magnifico transatlantico moderno». Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere, ha trascorso due notti a bordo della Seaview, prima della grande festa di ieri. «Quando arriva la sera questa città offre uno spettacolo incredibile», dice. «È un'esperienza che lascia il segno. Una di quelle che consentono ai crocieristi di diventare ambasciatori di Genova nel mondo».

**Secondo un vostro studio il 50% dei crocieristi torna sul territorio.**

«Esatto. E non per fare una crociera: per vivere una nuova esperienza in albergo, o con altre soluzioni. Se pensiamo che del milione e 200 mila crocieristi previsti l'anno prossimo, quelli portati da Msc saranno il 90%, possiamo capire l'importan-

za del settore nell'economia cittadina. Senza parlare del passaparola, che nel turismo è il mezzo pubblicitario più importante».

**Il rapporto con Genova, iniziato tra alti e bassi, sembra essersi consolidato. C'è ancora qualcosa da migliorare?**

«Genova è una città magnifica, che finalmente ha iniziato ad aprirsi. E noi vogliamo valorizzarla, vogliamo esserne partner. Abbiamo l'ambizione di crescere insieme alla città, perché qui oggi ci sentiamo a casa nostra. Certo: c'è forse qualche residua diffidenza da superare, ma ce la faremo».

**Quali sono le diffidenze maggiori?**

«Forse qualcuno ha delle riserve per il fatto che gli armatori controllano anche i traffici sui terminal. Ma questa deve essere vista invece una garanzia in più: si favoriscono investimenti in grado di sostenere i volumi. L'armatore che controlla le banchine deve giocare a essere sicuro che tutto funzioni alla perfezione».

**Nel suo speech ufficiale sono stati molti i riferimenti alla blue economy.**

«Mi è sempre piaciuto parla-

re di numeri, soprattutto di quelli poco conosciuti. Msc occupa 2.500 persone in Liguria e genera un indotto di altri 4.000 posti di lavoro. Ecco, credo sia giusto farlo sapere ai cittadini. Lei sa, per esempio, quanto basilico acquistiamo a Genova? Quattro tonnellate, che ci servono per produrre a bordo 10 tonnellate di pesto. Portiamo le eccellenze gastronomiche liguri sulle tavole di milioni di persone, ne siamo sinceramente orgogliosi. Ogni anno investiamo qui 600 milioni di euro, che generano ricadute dirette per oltre un miliardo e mezzo. La blue economy, in senso assoluto, per l'Italia vale 44 miliardi, due punti e mezzo di Pil, 900.000 occupati e 200.000 aziende. E la Liguria è in assoluto la regione con il più alto tasso di penetrazione nell'economia marittima».

**Torniamo alla Seaview. Questo "concept" di nave è all'esordio nel Mediterraneo.**

«Come le dicevo, questo è un moderno transatlantico. I motori sono posizionati al centro della nave, che non a caso ha una stabilità a mio avviso impressionante. E gli spazi esterni sono i più vivibili in assoluto. L'introduzione della "torre" di

- segue

poppa, poi, ci ha consentito di arrivare ad avere il 78% di cabine con balcone. E' una nave rivoluzionaria, all'interno della quale gli spazi sono "vivi" 24 ore al giorno. Per noi è una grande scommessa».

**A proposito di Mediterraneo: dal mercato che segnali arrivano?**

«Molto positivi. Devo riconoscere che i fattori geopolitici hanno aiutato il trend di crescita. Ma il fattore principale è un altro: il Mediterraneo, in estate, è il mare più bello e sicuro del mondo. Il fatto di abbinare navi di questa bellezza all'ottimo clima e a itinerari molto interessanti è un mix vincente».

**Molti italiani però scelgono il Nord Europa.**

«È vero: Nord Europa e Baltico sono destinazioni sempre più richieste. Ma devo dire che anche Caraibi e Asia stanno andando bene. Il successo di Cuba è emblematico: di giorno il passeggero visita l'isola, la sera rientra a bordo dove trova tutti i comfort di casa».

**Nel 2022 prenderete in consegna la prima nave "World Class": Genova dovrà adeguarsi a quelle dimensioni.**

«Le navi di quella classe avranno una stazza di 200.000 tonnellate e un pescaggio di 9 metri e mezzo. Saranno navi super-ecologiche, con propulsione a gas (Lng) e un impatto significativamente ridotto rispetto alla media. Per Genova sarà importante adeguare le infrastrutture e i fondali se vorrà continuare a essere una capitale mondiale dello shipping. Da parte nostra, proprio nell'ottica di essere partner del territorio, garantiamo fin da adesso la massima collaborazione per non perdere questo appuntamento».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

© BY NC ND. ALIQUANTI DIRITTI RISERVATI

**61**

**milioni**

i pasti serviti ogni anno a bordo delle navi Msc Crociere

**40 mila**

**le bottiglie d'acqua** imbarcate sulla Seaview ogni volta che arriva a Genova

**2.500**

**i dipendenti**

di Msc in Liguria: sono il 25% del totale in Italia

**100**

**euro**

la spesa stimata di ogni crocierista a terra

**2,5**

**miliardi di euro**

le spese dirette del gruppo Msc in Italia in un anno

---

---

#### HOME PORT

*Quando scende la sera, Genova offre uno spettacolo incredibile. È un'esperienza che lascia il segno*

---

---

---

---

#### NAVI PIÙ GRANDI

*Nel 2022 arriverà la World Class. La città non può perdere l'appuntamento*

---

---



**PIEFRANCESCO VAGO**  
presidente esecutivo Msc Crociere

---

---



PORTO

**Altolà di Baccelli**  
**«Guai se si stoppa**  
**il progetto**  
**maxi-Darsena»**

## PORTO » LA MAXI-DARSENA

■ IN CRONACA

# «Niente stop, sarebbe un disastro»

Baccelli, presidente Pd della commissione infrastrutture della Regione: guai se si blocca il progetto

► LIVORNO

Non ci sta Stefano Baccelli, presidente Pd della Commissione infrastrutture-ambiente della Regione Toscana: contesta le dichiarazioni del capogruppo M5s Giacomo Giannarelli che, cercando sponda nel neo-ministro pentastellato Danilo Toninelli, aveva di fatto messo un grosso punto interrogativo sulla realizzazione dell'espansione a mare del porto di Livorno: non direttamente ma immaginando di poter capitalizzare risparmi da dirottare, ad esempio, su opere anti-alluvione.

È per questa via, però, che la maxi-Darsena è tornata all'improvviso nel menu del dibattito politico: paradossalmente proprio mentre l'Authority annuncia che entro fine mese sa-

ranno aggiudicate le gare relative alle indagini geognostiche e alla progettazione delle difese a mare della nuova espansione a mare.

«All'indomani del voto - afferma Baccelli - avevo espresso le mie reali preoccupazioni rispetto all'evolversi e alla realizzazione dei progetti strategici per il nostro territorio, rispetto ai quali i Cinque stelle, almeno in Regione, si sono sempre detti contrari. Oggi quelle preoccupazioni risuonano, ahimè, come una triste realtà».

Baccelli se la prende con l'orientamento del mondo pentastellato rispetto all'atteggiamento nei confronti del progetto della Darsena Europa di Livorno.

Al contrario, a giudizio del presidente della commissione

del consiglio regionale, la rinascita e lo sviluppo del porto è «un progetto strategico per la Toscana e per la città»: lo dimostra - tiene a sottolineare - anche il percorso che stiamo costruendo per collegare l'area ad altre zone produttive della regione, una su tutte quella del distretto cartario lucchese».

Baccelli punta il dito contro il M5s: «Mi sembra che stia portando avanti un programma disastroso: in questo caso, poi, significa fare un danno alla portualità e all'intermodalità della regione, mandare in frantumi un percorso lungo e complesso e mettere seriamente a repentaglio qualcosa come 450 milioni di euro, investiti tra Regione e Governo».

«Non si può bloccare lo sviluppo della Toscana: in questi

anni - grazie a sinergie riuscite fra Comuni, Regione e Governo, siamo riusciti ad attrarre importanti risorse, che riguardano direttamente la crescita e il miglioramento concreto, profondo, della nostra terra, soprattutto dal punto di vista della viabilità, della mobilità, delle infrastrutture e dell'ambiente». È per questo che le parole di Giannarelli «pesano come macigni, soprattutto perché mancano di visione, di futuro e, fa strano dirlo, di cambiamento». Dunque Baccelli fa «un appello agli amministratori e ai rappresentanti del nostro territorio»: «Dobbiamo fare leva tutti insieme - ribadisce - affinché si prosegua nella giusta direzione. Ora che siamo vicini alla realizzazione di queste opere bisogna scongiurare che ci sia un ritorno all'immobilismo».



La Darsena Toscana, attualmente è qui il cuore del porto (Muzzi)

LAVORO IN PORTO

# Potenziare la sicurezza è un obbligo

Dibattito di "Oltre" tra portualità e politica  
«Sanzioni alle aziende che trasgrediscono»

di Flavio Lombardi  
LIVORNO

«Sicurezza: il porto di Livorno fra attività industriali, logistica e cantieristica». Osservazioni e proposte raccolte da lavoratori e cittadini che chiedono un cambio di passo all'indomani dell'ennesima tragedia sul lavoro. L'incontro, moderato dal capocronista del Tirreno Alessandro Guarducci, è stato introdotto da Barbara La Comba dell'associazione Oltre che ha organizzato l'iniziativa. È stata proprio la sicurezza al centro del dibattito in Provincia a cui hanno partecipato Nedo Busdraghi della Capitaneria, Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità di Sistema, Massimo Vivaldi per la sicurezza e monitoraggio attività portuali, Yari De Filicaita consigliere provinciale Pd con deleghe alla portualità, il consigliere regionale Pd Francesco Gazzetti, la consigliera del Gruppo Misto Monica Pecori, il tecnico della sicurezza, Marco Spezia e, per il comune di Livorno, l'assessora Francesca Martini.

Un dibattito che ha rappresentato un primo punto di discussione per il potenziamento di prevenzione e protezione nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale, unica struttura di vigilanza in grado di coordinarsi con le tante aziende che operano nel settore. Non

solo. Perché si è toccato il tema della cantieristica e gli strumenti di vigilanza di cui deve essere dotata, il coinvolgimento dei lavoratori nello studio degli impatti ambientali, più centralità del ruolo di controllo sull'organizzazione del lavoro, il pieno adempimento del Piano Regolatore del porto atto alla riduzione delle interferenze fra le varie attività. E ancora, un piano di emergenza aggiornato per la città e che tenga conto delle criticità che derivano da un'area portuale a cui vanno ad aggiungersi la presenza di 28 degli impianti a maggior rischio incidenti della Toscana e fra i quali, contiamo le 212 cisterne nei depositi costieri.

Ed è così che Vivaldi, è andato ad illustrare una serie di slide che fanno la fotografia degli infortuni: «L'Autorità dal 2002 ha attivato un sistema di monitoraggio di infortuni in ambiente portuale e che riguarda esclusivamente i lavoratori portuali. I dati si ricavano facendoci inviare dalle imprese il registro infortuni, si acquisisce il numero dei dipendenti operativi nell'anno, il numero di ore lavorate da questi stessi dipendenti e dati relativi all'infortunio. Le statistiche sono chiare: nel 2010 sono stati 265, poi sempre in calo fino ai 148 del 2015, mentre con il 2016 si è leggermente aumentato con 158. Stesso trend, per l'inabili-

tà temporanea al lavoro. Dal 2010 al 2015 in decremento, un leggero rialzo nel 2016. La mano, la più colpita con il 20%, poi ginocchio col 15,5% e il piede col 14%. Le maggiori cause, da addebitarsi alle attrezzature per operazioni carico-scarico merci e che influiscono per il 39%. Nei nostri numeri, non sono compresi amministrativi e pure vittime di infortuni mortali perché dipendenti di ditte di trasporto o marittime, o imprese industriali. È il caso, ad esempio, degli ultimi due sfortunati operai periti al costiero Neri».

Poi Provinciali prende la parola. «Le imprese devono fare formazione, spendersi per il rispetto delle procedure di sicurezza. Abbiamo redatto un manuale operativo, ci sono regole per evitare le interferenze. Spesso, certi incidenti si verificano per la ripetitività delle operazioni. Con la nuova legge portuale, si accentuano i poteri di coordinamento del presidente dell'autorità. Si guarderà azienda per azienda come utilizzano la forza lavoro e come il contratto è calato nella realtà. Sanzioni a chi trasgredisce».

Dalla Capitaneria, la voce di Busdraghi: «Abbiamo istituito la commissione accosti. Per capire ad esempio come fare per evitare incroci fra navi che trasportano materiale pericoloso e quelle passeggeri, interaggiamo sulla preparazione profes-

È stata istituita la commissione accosti per evitare incroci tra navi di materiale pericoloso e quelle passeggeri

sionale dell'equipaggio attraverso la certificazione della nave stessa. Il porto di Livorno è uno scalo importante, ci transitano circa 14mila navi all'anno e con l'ultima ordinanza sono arrivate anche le navi da 9mila teus, grazie a prove fatte con simulatori. Ora c'è un incremento sul numero di contenitori pieni». De Filicaita, chiede di fare attenzione nella discussione. Auspicando un miglioramento che l'attuale tecnologia permette, senza però perdere di vista l'importanza del porto e l'esigenza di non sparare a caso: «Ci sono tanti posti lavoro in ballo, serve un approccio propositivo, avendo chiaro che di lavoro ce n'è bisogno. Prima di mettere in discussione quello che c'è pensiamoci bene, stabilendo procedure univoche. Il porto è comparto assai complicato e il lavoro nelle navi è ancora più complicato. Il piano regolatore ha dato indirizzi con la suddivisione per aree funzionali». Quando si parla di riduzione del personale Asl nel servizio di prevenzione e sicurezza, ecco l'intervento della consigliera regionale Pecori: «Dopo la tragedia del 27 marzo, il problema è ancor più sentito. Abbiamo tante aziende legate alla direttiva Seveso 3. C'è la problematica Eni mai entrata in nessun tipo di indagine, ma ho appurato che nel piano emergenza non è stata valutata l'ipotesi alluvione».

Gazzetti assicura che la politica non farà spegnere i fari dell'attenzione sulla sicurezza del lavoro. «Il 18 aprile si è tenuta in Regione una seduta straordinaria sui fatti di Livorno ma anche per quel che ac-

cadde alle cave di Carrara. La creazione di una task force e il solenne impegno del governatore Rossi. Quando ci sono più competenze e soggetti, c'è maggiore esigenza di coordinamento». Ricordando che pro-

prio a Firenze, c'è stata la prima riunione che ha visto al tavolo i soggetti con responsabilità e competenze dirette sui luoghi di lavoro. Un quadro regionale con la presenza diretta delle amministrazioni di Livor-

no e Collesalveti. In chiusura, particolarmente taglienti gli interventi dei sindacati, con Massimo Mazza, Roberto Pupi, Riccardo Barontini e Enrico Barbini che hanno dato un contributo sul ruolo concreto dei lavoratori in porto.

## Provinciali: «Mai abbassare la guardia»

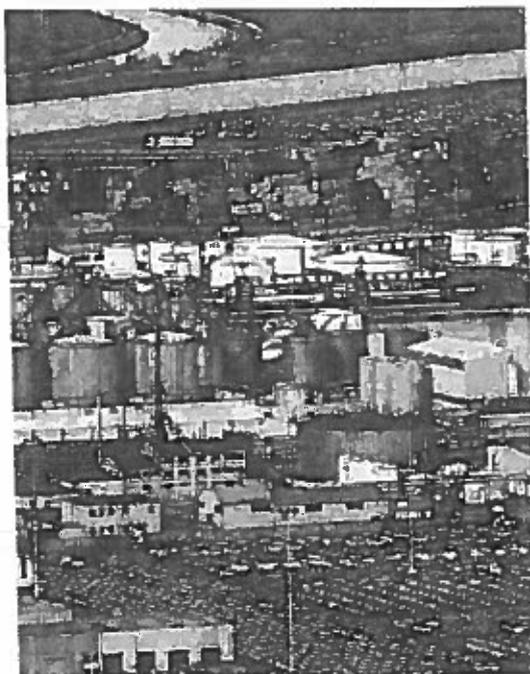


Non è mancata la stoccata di Massimo Provinciali (nella foto) al popolo delle barchette, i diportisti e pescatori che domenica 6 maggio, organizzarono la protesta con ritrovo all'avvisatore per confluire al Molo Novo, contro l'ultima ordinanza che vieta l'ormeggio, la balneazione e la pesca alle dighe foranee del porto (Molo Novo, Vegliaia e Meloria). Si era infatti da poco fatto riferimento alla disgrazia del 27 marzo scorso che al deposito Neri costò la vita a Lorenzo Mazzoni e Nunzio Viola, operai della Labromare e in onore dei quali era stato osservato un minuto di raccoglimento prima che il dibattito iniziasse. Solidarietà e sensibilizzazione ai problemi ed ai rischi sul lavoro che si vollero testimoniare due giorni dopo il terribile incidente, con la fiaccolata delle mille candele di un corteo partecipato, che aveva mosso da Piazza della Repubblica per terminare davanti a Palazzo Rosciano. «Il fenomeno degli infortuni è noto e monitorato - ha detto il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale - e si cerca di intervenire sulle cause e sulla prevenzione, attraverso la formazione. C'è stato recentemente un grave incidente costato la vita ai due lavoratori che operavano in un'area comunque non portuale anche se inserita nel medesimo contesto. Vietata abbassare la

guardia, obiettivo massimo al di là dal venire. Ci fu una fiaccolata, - ed ecco la vena polemica (ndc) - che però ha mosso meno interesse e reazione rispetto a quel che è accaduto successivamente, con una una protesta contro l'interdizione per lo svolgimento di attività ludiche che si svolgono alle dighe in difesa del porto, deciso dall'autorità per motivi di sicurezza».



Sopra Barbara La Comba (Oltre) che ha organizzato il dibattito e sotto il tavolo dei relatori in Provincia (Salvini/Pentafoto). A destra un'immagine dell'area dove si è verificato l'ultimo incidente mortale



# Il tirreno

---

## **Forza Italia: sfilza di ritardi per colpa del dem e ora il neo-ministro ferma un'opera-chiave**

«Il presidente dell'Authority e il sindaco dovrebbero spiegare alla città se le gare di cui si prevede l'aggiudicazione per la metà del mese in corso relative alla progettazione della Darsena Europa, progetto che da anni viene identificato come l'unico volano per la ripartenza dell'economia nella nostra città, hanno ancora un senso alla luce delle dichiarazioni del nuovo ministro 5 stelle Toninelli».

A chiederlo è Forza Italia per bocca di Mariastella Bottino e Elisa Amato, segnalando che il neo-ministro ha bloccato di fatto i progetti già pianificati invocando «una programmazione oculata» e «minore discrezionalità nella scelta delle priorità e maggiore capacità progettuale per togliere spazio alla corruzione e all'illegalità». Per Fi sono concetti «molto pesanti» verso chi tali scelte ha operato. I forzisti contestano ai governi di centrosinistra di aver gestito il progetto maxi-Darsena con «una lentezza e una approssimazione che ne hanno determinato il rimando dell'avvio (dal 2015 sta scontando una incredibile serie di rinvii». Ora però con l'avvento del M5s «non riteniamo possibile ma soprattutto utile alla nostra città che tutto debba essere rimesso in discussione». A tal riguardo si chiede chiarezza a Corsini e a Negrin, annunciando la presentazione di una Interpellanza in consiglio comunale perché la città sia informata su cosa il sindaco vuol fare nei confronti del governo centrale, auspicando che la voce della Lega non sia subalterna o marginale.

# Darsena Europa, siamo alla svolta In arrivo gara e analisi geologiche

*Il progetto è inserito dal governo nelle opere strategiche da finanziare*

LA NOTIZIA più importante è finalmente ufficiale: nel Def 2018, il documento economico e finanziario varato poco prima del cambio della guardia del governo nazionale, la Darsena Europa di Livorno è inserita tra le opere da finanziare. È il primo passo ufficiale dopo tante promesse dei due anni passati, ma anche dopo altrettante minacce di cancellazione nel quadro della Spending Review sulle opere portuali. Nello stesso documento sono state definitivamente cassate altre opere di cui tanti si era parlato, come il famoso (o famigerato) terminal containers offshore di Venezia dell'ex presidente Costa, alcune opere di Civitavecchia e anche di La Spezia. Nel Def è indicato anche il finanziamento già disponibile per la Darsena Europa, circa 220 milioni di euro (tra i fondi promessi dalla Regione a quelli dell'ApdS). Un dettaglio importante: l'opera è definita strategica non tanto per creare un ennesimo terminal contenitori nel nord Tirreno, quanto perché consentirà di destinare la Darsena Toscana a quei servizi delle Autostrade del mare – in particolare i ro/ro – che oggi so-

no sacrificati e che invece costituiscono uno degli obiettivi strategici del piano nazionale della logistica. Secondo Stefano Corsini, presidente dell'AdSP, la Darsena Europa finalmente ufficializzata nei programmi dello Stato è il più importante risultato di un anno di lavoro svolto dallo staff di palazzo Rusciano a Roma, con i tecnici del settore. «Fino a quando non c'è stato questo ok – sottolinea il presidente – potevamo lavorare e sperare, ma con un margine di incertezza alto. Adesso siamo in grado di presentarci alle prossime gare con la certezza che anche i grandi istituti di credito saranno interessati all'operazione». La garanzia di un'opera compresa nella programmazione generale e ufficiale della logistica portuale vale ben più di tutto quello che è stato detto negli anni. Corsini ha messo gli uffici alla frusta per varare la gara sulla progettazione della Darsena Europa prima dell'inizio dell'estate. Altro impegno importante, l'assegnazione delle analisi geo-chimiche sui fondali, già varata.

CI SARA' entro fine giugno il comitato di gestione portuale in cui saranno formalizzati questi e altri impegni, tra i quali l'aumento di capitale per il Vespucci. Insomma, piede schiacciato, finalmente, sull'acceleratore. E sarà anche un caso: ma in questi giorni si è vista spesso a palazzo Rusciano la dottoressa Roberta Macii, che il totoporto da in arrivo permanente. Acceleratore, finalmente. Ma a Corsini il 'finalmente' non piace. «Da quando ho assunto questo incarico – sottolinea con un filo d'amarezza – ho lavorato sodo, su un insieme di 'incompiute' che ho trovato sulla scrivania. Il risultato d'oggi per la Darsena Europa mi ha impegnato anche come ingegnere. Gli uffici si sono sfiniti insieme a me. E anche quei temi che sembrano in perenne ritardo – vedi la vicenda del bacino Mediterraneo – sono finalmente vicini a soluzione perché abbiamo scelto una linea che, se avessimo usato la più facile arma delle imposizioni, ci avrebbe portato per anni in tribunale. Mi dispiace che non tutto il cluster portuale comprenda che non perdiamo tempo, ma lavoriamo in silenzio per le soluzioni concrete. Qualche volta mi sento solo. Ma vado avanti».

Antonio Fulvi



Nel Def è indicato anche il finanziamento già disponibile ovvero 220 milioni

# «Maxi-Darsena, a fine anno il progetto definitivo»

Parla Corsini (Authority): «Nella seconda metà di giugno saranno aggiudicate le gare per individuare chi progetterà e chi farà le indagini geologiche»

## L'ESPANSIONE DEL PORTO

LIVORNO

Nella «seconda metà del mese di giugno» si arriverà a aggiudicare la gara relativa alla progettazione della Darsena Europa: stiamo parlando dal bando-bis, quello che puntare a costruire l'espansione del porto di Livorno sulle vasche di colmata a ridosso (lato mare) dalla Darsena Toscana. Praticamente nello stesso momento arriva al capolinea l'altra gara in cartellone, quella riguardante le indagini geognostiche: gli operatori devono farsi avanti entro il 22, quattro giorni più tardi l'apertura delle buste. «Entro fine mese, forse qualche giorno in più contiamo di averle aggiudicate entrambe», parola di Stefano Corsini, presidente della nuova Authority di Livorno-Piombino.

Parte da qui il numero uno di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, per risponde-

re al cronista che gli chiede se si è del tutto addormentato l'iter per realizzare la maxi-Darsena dalla quale dipende il futuro del porto (e, probabilmente, della città). A questo punto, «nel giro di 5-6 mesi dovremmo avere in mano il progetto definitivo»: insomma, diciamo «fine anno», anche se Corsini non ama granché indicare date che «diventano poi un capestro inutile».

Al contrario, c'è un aspetto sul quale il presidente dell'Authority insiste perché ritiene di aver portato a casa un bel risultato: l'Autorità Anti-Corruzione dell'ex pm Raffaele Cantone ha dato disco verde all'inserimento delle opere portuali nel settore speciale. Tradotto in concreto: il progetto esecutivo lo farà il pool di imprese che dovrà realizzare i lavori, ricordano da Palazzo Rosciano.

La svolta rispetto al precedente progetto - Corsini l'ha spesso ribadito - non riguarda le dimensioni: l'espansione a mare resta vale attorno ai 62 ettari, si prevede una analoga capacità di movimentazione con-

tainer (1,6 milioni di teu) e simile fisionomia urbanistica (l'identikit del Prg portuale rimane uguale). Il cambiamento ha a che fare soprattutto con due cose.

L'una è il concatenarsi della tempistica: la parte in mano agli investitori privati non è più in coda a quella che realizza la parte pubblica, e dunque con tempi rebus che creano incertezze alla fase di finanziamento. Nel progetto bis invece, secondo quanto tiene a ribadire Corsini, le dighe foranee (appalto dell'Authority) e il terminal (da realizzare da parte del privato) sono ben distinti e possono procedere in parallelo.

L'altra è la modifica delle norme sui dragaggi: in passato c'era l'obbligo di sversare all'interno delle vasche di colmata tutti i detriti scavati dai fondali, e qui stiamo parlando di milioni di metri cubi per arrivare a fondali accettabili, dunque l'ampiezza dei piazzali era determinata da quantitativo di detriti da accogliere nelle «vasche» che poi sarebbero state consolidate e tramutate in piazzali.

«Quando avremo affidato la progettazione, cominceremo a ragionare sul terminal», dice Corsini: cioè, a parlare del project financing sulle spalle dell'investimento privato. Con una sottolineatura: «L'ente dev'essere in grado di reggere il passo di fronte a grandi progetti di questa portata. Per questo va rinforzato il pacchetto delle professionalità, altrimenti rischiamo che la parte pubblica semplicemente avalli quel che le viene messo davanti senza esercitare né un efficace controllo né tantomeno un reale indirizzo». Dev'essere per questo che l'Authority si allarga: ha preso in affitto un piano in corrispondenza del proprio secondo piano: ma quest'allargamento degli spazi potrebbe almeno in prima battuta servire per portare a Palazzo Rosciano una parte degli uffici tecnici ora in zona portuale, fra il mercatino americano e la stazione marittima.

Mauro Zucchelli

DEI FOTOGRAFISTI

■ A.TRIARTICOLO PAG. 5



Il presidente dell'Authority Stefano Corsini e la sede di Palazzo Rosciano che si allargherà acquisendo spazi nel palazzo a fianco

CON LA PROSSIMA ATTIVAZIONE DEL SISTEMA D'ILLUMINAZIONE

## Cade il "tabù notte"

Sarà così possibile il movimento delle navi anche senza la luce del sole

LIVORNO - Sta per cadere un altro pesante tabù per lo scalo livornese, per eliminare il quale si lavora da tempo: l'illuminazione notturna delle banchine e degli accessi. Chi frequenta l'area industriale, dal canale industriale in avanti, può verificare che sono

apparsi nuovi fari, piazzati nei punti strategici, che una volta collaudati ed attivati consentiranno ingressi e uscite anche notturne delle navi. Un obiettivo al quale si punta da anni e che sembra finalmente vicino.

Nel regime attuale, anche con la massima collaborazione del corpo dei piloti e dei controlli dalla sala

operativa della Capitaneria, quando la luce diurna sparisce il movimento delle navi significative s'interrompe. Per motivi di sicurezza, prima di tutto, ma anche perché obiettivamente certi passaggi "stretti" del porto richiedono una visibilità che solo la luce diurna può assicurare. Potrebbe essere questione di poche

settimane. E sarà un altro grande passo in avanti.

La possibilità di rendere accessibili le banchine e i canali del porto anche durante le ore notturne sarà un ulteriore elemento di sviluppo dei traffici, in attesa della sospirata Darsena Europa. E l'illuminazione rimarrà fondamentale anche per  
(segue a pagina 10)

## Cade il "tabù notte"

dopo, quando la Darsena Toscana sarà verosimilmente riservata ai traffici ro/ro e multipurpose, per i quali l'operatività h/24 è una delle condizioni vincenti.

## Anatomia dell'economia del mare

**PIOMBINO** - L'aggiornamento è importante per almeno un paio di ragioni. La prima: la scelta della sede dell'Autorità di sistema portuale del secondo scalo del "sistema". La seconda: il tema, ovvero il rapporto  
**Antonio Fulvi**  
(segue a pagina 10)

## Anatomia dell'economia

sull'economia del mare 2018, come "contributo alla conoscenza della blue economy nelle province di Livorno e Grosseto".

Parliamo del workshop in programma per venerdì prossimo 15 giugno dalle 10, per la presentazione dei dati raccolti ed elaborati dal centro studi e ricerca della Camera di Commercio. Sarà anche il canto del cigno di un funzionario tra i più preparati ed appassionati, il dottor Mauro Schiavo, che va in pensione ma che lascia un "vivaio" di giovani anche lori ben promettenti.

Alcuni dei temi che sono stati trattati martedì scorso a Livorno nell'assemblea della Spelimar, e in particolare dalla relazione della presidente Gloria Dari, saranno approfonditi sulla base dei dati. Non sfugge che un rapporto sull'economia locale del mare - ironizzando sulle parole, abbiamo intitolato Anatomia - non può ignorare i tanti problemi ancora in sospeso: come la "catena" di eventi legata alla privatizzazione della Porto 2000, che a sua volta si riflette sull'aumento di capitale dell'AdSP nell'interporto Vespucci di Giusticce, ma anche sulla composizione del comitato di gestione della stessa AdSP, che risulta morto per il vuoto lasciato dal rappresentante della Regione e il mezzo vuoto per la non presenza del sindaco di Livorno. Anzi, anzi troppi, i temi aperti: di blue economy non si può parlare senza citare lo stato dei bacini di carenaggio, il processo (faticoso) di avvio della gara per la Darsena Europa, la (non) soluzione, almeno al momento, dello sbocco in Darsena Toscana del canale dei Navicelli, i ritardi delle autorizzazioni per i fondamentali insediamenti a Piombino del cantiere di demolizioni & costruzioni (Nori e Cantiere San Giorgio) e per il terminale della GE. Insomma, senza niente voler togliere a quanto è stato fatto, le

cose in sospeso rimangono tante, anzi troppe. Chi spera ed è capace di pensare che siamo - come diceva Pangloss nell'immortale "Candide" di Voltaire - nel migliore dei mondi possibili e con il migliore dei governi concessi (nazionale e locale) vede un bicchiere mezzo pieno, con tanti importanti progetti avviati, che sono certo meglio del vuoto. Ma i progetti, appunto, sono progetti: e bisogna che si trasformino in fatti, altrimenti sono solo parole. Di cui siamo strapieni e anche stra-stufi.

# Il Nautilus

## GIORNATA MARINA MILITARE: GIAMPIERI, UN SOGNO CHE DIVENTA' CONCRETA REALTA' PER IL PORTO



ANCONA – “La nostra filosofia è unire sogno e concretezza. La Giornata della Marina Militare, con il centenario dell’Impresa di Premuda, è un avvenimento unico per tutto il nostro territorio. Il grandissimo afflusso di persone che hanno raggiunto il porto in questi giorni e l’entusiasmo disegnato sui volti di adulti e bambini, per l’opportunità di poter visitare le navi e i sommergibili della Marina Militare, sono il segno concreto di quello che desideravamo che accadesse, unire ancora di più il porto alla comunità tutta intorno a valori forti”. Il presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, commenta così la Giornata della Marina Militare, che si svolgerà domani al molo Rizzo del Porto Antico di Ancona.

Un grande avvenimento e una grande opportunità, sottolinea Giampieri, “per il porto per Ancona e per le Marche per i quali ringraziamo profondamente lo Stato maggiore della Marina Militare e il suo comandante, ammiraglio di squadra Valter Girardelli, per aver scelto proprio questo luogo da dove parti l’Impresa di Premuda, che contribuì a cambiare il corso della Prima guerra mondiale.

Grazie a tutte le istituzioni e a tutte le persone, circa 500 compresi gli insostituibili volontari che, sotto il coordinamento del prefetto di Ancona, Antonio D’Acunto, hanno collaborato per rendere possibile questa Giornata ma soprattutto grazie a tutti coloro che sono venuti al molo Rizzo per vedere navi e sommergibili affrontando ore di fila e qualche cambiamento negli orari, dovuti alla grandissima curiosità suscitata dalla presenza di questi simboli della nostra nazione e alla necessità di conciliare le visite con le prove per la stessa Giornata della Marina Militare”.

Giampieri esprime soddisfazione “per il ruolo che il Porto Antico, dalla sua strategica apertura alla comunità tre anni fa, continua ad avere per la città e per il porto stesso, una palestra per mettere alla prova le attività dell’accoglienza dei nostri concittadini, dei turisti e dei crocieristi”.

**L’ACCESSO PEDONALE AL PORTO LUNEDI’ 11 GIUGNO** Domani, lunedì 11 giugno, l’accesso pedonale sarà possibile da varco della Repubblica, portella Santa Maria e varco San Primiano, tenuto conto del fatto che il traffico dei veicoli, dal varco della Repubblica al Porto Antico, sarà interdetto dalle 5 alle

16. **VIABILITA’** Il Comune di Ancona ha previsto per lunedì 11 giugno navette dedicate da piazza Ugo Bassi e dal park Tavernelle a piazza Kennedy e all’Arco Clementino dalle 10 alle 21.30, a tariffazione ordinaria. Info per orario navette e informazioni sui parcheggi: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/68060-2/>

**IL PORTO ANTICO** La Giornata della Marina Militare si svolgerà domani, lunedì 11 giugno, nel Porto Antico di Ancona, un luogo riaperto alla fruibilità da parte della comunità e dei turisti nel luglio 2015.

L’apertura della passeggiata al Molo Clementino ha costituito una delle tappe del percorso di riqualificazione del fronte mare, con il recupero di una passeggiata nell’area più bella del porto storico, impreziosita dalla presenza di componenti storico architettoniche di grande pregio e fascino: dalle mura storiche e le rovine del porto romano, al basamento della Lanterna all’Arco di Traiano, all’Arco Clementino. In questo spazio fisico e temporale, s’inserisce la “Fontana dei due soli” del maestro Enzo Cucchi, uno dei maggiori esponenti mondiali della Transavanguardia, inaugurata un anno fa, in un cammino virtuale e reale che attraversa le radici storiche della città e che si proietta in un futuro immaginifico e contemporaneo.

## Porto di Ancona: Giampieri su Giornata Marina Militare, un sogno che diventa concreta realtà

(FERPRESS) – Ancona, 11 GIU – “La nostra filosofia è unire sogno e concretezza. La Giornata della Marina Militare, con il centenario dell’Impresa di Premuda, è un avvenimento unico per tutto il nostro territorio. Il grandissimo afflusso di persone che hanno raggiunto il porto in questi giorni e l’entusiasmo disegnato sui volti di adulti e bambini, per l’opportunità di poter visitare le navi e i sommergibili della Marina Militare, sono il segno concreto di quello che desideravamo che accadesse, unire ancora di più il porto alla comunità tutta intorno a valori forti”.

Il presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, commenta così la Giornata della Marina Militare del Porto Antico di Ancona.

Un grande avvenimento e una grande opportunità, sottolinea Giampieri, “per il porto per Ancona e per le Marche per i quali ringraziamo profondamente lo Stato maggiore della Marina Militare e il suo comandante, ammiraglio di squadra Valter Girardelli, per aver scelto proprio questo luogo da dove partì l’Impresa di Premuda, che contribuì a cambiare il corso della Prima guerra mondiale. Grazie a tutte le istituzioni e a tutte le persone, circa 500 compresi gli insostituibili volontari che, sotto il coordinamento del prefetto di Ancona, Antonio D’Acunto, hanno collaborato per rendere possibile questa Giornata ma soprattutto grazie a tutti coloro che sono venuti al molo Rizzo per vedere navi e sommergibili affrontando ore di fila e qualche cambiamento negli orari, dovuti alla grandissima curiosità suscitata dalla presenza di questi simboli della nostra nazione e alla necessità di conciliare le visite con le prove per la stessa Giornata della Marina Militare”.

Giampieri esprime soddisfazione “per il ruolo che il Porto Antico, dalla sua strategica apertura alla comunità tre anni fa, continua ad avere per la città e per il porto stesso, una palestra per mettere alla prova le attività dell’accoglienza dei nostri concittadini, dei turisti e dei crocieristi”.

## Celebrata la giornata della Marina Militare

Un grande avvenimento e una grande opportunità

ANCONA – “La nostra filosofia è unire sogno e concretezza. La Giornata della Marina Militare, con il centenario dell’Impresa di Premuda, è un avvenimento unico per tutto il nostro territorio. Il grandissimo afflusso di persone che hanno raggiunto il porto in questi giorni e l’entusiasmo disegnato sui volti di adulti e bambini, per l’opportunità di poter visitare le navi e i sommergibili della Marina Militare, sono il segno concreto di quello che desideravamo che accadesse, unire ancora di più il porto alla comunità tutta intorno a valori forti”. Il presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, commenta così la Giornata della Marina Militare, che si svolgerà domani al molo Rizzo del Porto Antico di Ancona.

Un grande avvenimento e una grande opportunità, sottolinea Giampieri, “per il porto per Ancona e per le Marche per i quali ringraziamo profondamente lo Stato maggiore della Marina Militare e il suo comandante, ammiraglio di squadra Valter Girardelli, per aver scelto proprio questo luogo da dove partì l’Impresa di Premuda, che contribuì a cambiare il corso della Prima guerra mondiale. Grazie a tutte le istituzioni e a tutte le persone, circa 500 compresi gli insostituibili volontari che, sotto il coordinamento del prefetto di Ancona, Antonio D’Acunto, hanno collaborato per rendere possibile questa Giornata ma soprattutto grazie a tutti coloro che sono venuti al molo Rizzo per vedere navi e sommergibili affrontando ore di fila e qualche cambiamento negli orari, dovuti alla grandissima curiosità suscitata dalla presenza di questi simboli della nostra nazione e alla necessità di conciliare le visite con le prove per la stessa Giornata della Marina Militare”.

Giampieri esprime soddisfazione “per il ruolo che il Porto Antico, dalla sua strategica apertura alla comunità tre anni fa, continua ad avere per la città e per il porto stesso, una palestra per mettere alla prova le attività dell’accoglienza dei nostri concittadini, dei turisti e dei crocieristi”.

### **L’ACCESSO PEDONALE AL PORTO**

Oggi l’accesso pedonale sarà possibile da varco della Repubblica, portella Santa Maria e varco San Primiano, tenuto conto del fatto che il traffico dei veicoli, dal varco della Repubblica al Porto Antico, sarà interdetto dalle 5 alle 16.

### **VIABILITA’**

Il Comune di Ancona ha previsto per lunedì 11 giugno navette dedicate da piazza Ugo Bassi e dal park Tavernelle a piazza Kennedy e all’Arco Clementino dalle 10 alle 21.30, a tariffazione ordinaria. Info per orario navette e informazioni sui parcheggi: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/68060-2/>

### **IL PORTO ANTICO**

La Giornata della Marina Militare si svolgerà, oggi, nel Porto Antico di Ancona, un luogo riaperto alla fruibilità da parte della comunità e dei turisti nel luglio 2015. L’apertura della passeggiata al Molo Clementino ha costituito una delle tappe del percorso di riqualificazione del fronte mare, con il recupero di una passeggiata nell’area più bella del porto storico, impreziosita dalla presenza di componenti storico architettoniche di grande pregio e fascino: dalle mura storiche e le rovine del porto romano, al basamento della Lanterna all’Arco di Traiano, all’Arco Clementino. In questo spazio fisico e temporale, s’inserisce la

## Zes Taranto: nuove opportunità

**Taranto-Si** è svolto ieri, presso la Sala Lacaita del Palazzo della Provincia, un'incontro sulle opportunità che possono derivare dalla futura introduzione della zona economica speciale sul territorio, promosso da U-pward, associazione che riunisce giovani professionisti ed imprenditori pugliesi e da Progetto Taranto Universitaria.

Durante il dibattito, moderato dal collega Gianmarco Sansolino di Canale85, è intervenuto il Presidente dell'Autorità di Sistema del mar Ionio, l'avv. Sergio Prete: "Altre regioni hanno già avuto l'autorizzazione per la partenza, dobbiamo però altrettanto dire che le Zes della regione Puglia sono un po' più complesse rispetto a quelle delle altre regioni dove hanno avuto una maggiore facilità nella mappatura delle aree. La Zes Ionica che non soltanto abbraccia Taranto, ma anche la regione Basilicata e Francavilla Fontana, mentre l'altra Autorità di Sistema Portuale, praticamente, parte dalla provincia di Foggia ed arriva fino alla provincia di Lecce, quindi, in qualche modo, certamente il dimensionamento è la frammentazione delle aree ha inciso, sia sulla mappatura e sia sulla redazione dei documenti del Piano di Sviluppo Strategico che chiaramente diventa anche più complicato da redigere.

Io spero e sono certo che nei prossimi giorni la Regione adotti la delibera e la invii a Roma". Poi continua, rispondendo ad una domanda sull'ultima ricerca fatta da Banca Intesa San Paolo: "credo che le prospettive siano buone per tutte le Zes, ed in particolare, per la Zes pugliese anche perchè inserita in un territorio che ha già delle sue caratteristiche e delle sue potenzialità. Occorre però, in qualche modo, rafforzare quella che è la normativa e promuovere questa iniziativa a livello internazionale affinché vi siano nuovi investimenti". Il Presidente continua, sulla retroportualità tarantina:

"Questo è uno dei fattori che hanno sicuramente comportato un ritardo rispetto alle altre regioni; per esempio, in Campania sono stati inseriti solamente i tre porti più i due interporti di Nola e Marcianise. Noi non abbiamo queste infrastrutture retro portuali presenti nel nostro territorio per cui si stanno candidando una serie di aree che non hanno la stessa prontezza rispetto a quelle campane, ma nello stesso tempo noi contiamo proprio sulla Zes per far sì che questa attrattività porti ad un'infrastrutturazione di avvio di attività anche nel nostro retroporto".

Andrea Bruno, rappresentante degli studenti nel consiglio di interclasse per il Progetto Taranto Universitaria: "Siamo un'associazione studentesca che opera, ovviamente, in tutte le facoltà tarantine affarenti ad Uni-Ba. Abbiamo deciso di organizzare l'evento con in collaborazione con le altre associazioni affinché fosse possibile lasciare un diretto messaggio, e soprattutto una tematica innovativa, visto una serie di carenze a livello territoriale per quanto concerne lo sviluppo a livello economic. Sicuramente, la tematica che ci interessa, a primo impatto per noi giovani, è quella di poter aumentare la competitività del territorio soprattutto a livello economic e la Zes tende a garantire una serie di prerogative, una serie di agevolazioni a livello fiscale per territori che sono, in questo caso, carenti di innovatività e non hanno magari un grande appeal nei riguardi dei giovani".

Il Presidente di Confagricoltura Taranto, Luca Lazzaro, spiega: "Questa sera affrontiamo una tematica estremamente importante che compone l'insieme di questioni che riguardano la logistica tarantina, porto, aeroporto e Zes, secondo me, devono viaggiare insieme, sono tre pilastri estremamente importanti per lo sviluppo della nostra terra. Il settore agricolo è un settore virtuoso e sta segnando passi avanti importanti, lo stiamo vedendo anche in termini di occupazione e di crescita delle stesse imprese. Abbiamo imprese che arrivano a millecinquecento dipendenti solo nella provincia di Taranto, quindi singole imprese che diventano importanti.

Oggi dobbiamo riuscire ad attrarre gli investimenti nella nostra provincia, sul nostro sistema di infrastrutture e la Zes è fondamentale per questo, considerato anche la presenza dello stesso strumento su altre strutture come Bari, Gioia Tauro, che hanno le stesse opportunità. Dobbiamo essere veloci nel cogliere queste opportunità e nel concretizzarle, altrimenti le nostre imprese andranno ad investire da altre parti. Francavilla Fontana è un'importante punto di snodo ed è fondamentale, considerando anche la vicinanza all'aeroporto, è una zona, dal punto di vista agricolo, molto importante per noi e per le nostre produzioni di eccellenza, in modo particolare quello vitivinicolo che è estremamente vivace e sta segnando dei punti importanti e quindi le infrastrutture per delle imprese che cercano di essere competitive su tutti i mercati sono fondamentali".

L'ing. Luigi De Filippis, per l'Ordine degli Ingegneri di Taranto: "L'Ordine degli Ingegneri di Taranto si presenta in quest'occasione, come in tante altre occasioni, sgomitando perchè, purtroppo, non c'è ad oggi la cultura e l'abitudine a consultare i tecnici del territorio, quindi molto spesso noi siamo messi in un angolino. Abbiamo la necessità di far sentire la nostra perchè, ovviamente, abbiamo le competenze in casa e voglio far capire a più di qualcuno che, come Ordine, la nostra associazione è costituita da circa duemiladuecento colleghi, che significa che chiunque, in particolare la pubblica amministrazione, potrebbe usufruire quantomeno di informazioni e di contenuti tecnici tipici di uno studio tecnico fatto da oltre duemila colleghi con tutte le competenze e le esperienze professionali".

## -segue

Entrando nel merito delle retroportualità, continua l'ingegnere: "Parliamo, soprattutto, di una mappatura del territorio collegato alla disponibilità dei terreni, alla disponibilità dei capannoni, delle infrastrutture, parliamo anche di Piano di Sviluppo del territorio, tutti concetti che sono assenti ed è proprio questo che rende difficile la partenza della Zes ionica e che siamo indietro in quanto non abbiamo un Piano di Sviluppo del territorio e non abbiamo mai avuto e non avremo ancora per molto una mappatura delle disponibilità per piani di sviluppo per questo tipo".

Il Presidente di Confindustria di Taranto, Vincenzo Cesareo: "Con l'Autorità di Sistema stiamo lavorando sulla Zes, proprio perchè abbiamo individuato, da sempre, nel porto un driver di sviluppo del territorio. Un driver che per qualcuno viene definito un driver alternativo, a noi piace pensare che sia un driver complementare, anche perchè, ad oggi, devo rammentare che il grosso delle movimentazioni del porto di Taranto sono di catrattere industriale, legate sostanzialmente a movimentazione di Ilva ed Eni.

Noi, ovviamente, auspichiamo, speriamo, ma stiamo anche lavorando per creare le condizioni perchè questo percorso cambi. Stiamo cercando di pensare a che cosa può avvenire dopo la definizione e la messa in pista della Zes e cominciare a declinare quali sono le priorità, vorrei ricordare che le Zes nascono a ridosso dei porti proprio perchè servono a favorire delle priorità che abbiano una concezione innata, oltre che di innovazione e di internazionalizzazione, perchè dal porto si spedisce, dal porto si riceve".

Durante il convegno è intervenuto l'on. Ludovico Vico: "La Zes rende importante Taranto perchè la Zes nasce intorno a un porto, senza il porto non c'è la Zes. Nel porto si trafficano merci, all'import e all'export, ha bisogno di un retroporto dove si dislocano le merci. La retroportualità della Zes, secondo la legge, dovrebbe riguardare circa tremila ettari di cui milleottocento in provincia di Taranto e millesessantuno in Basilicata, e questo significa che queste aree che saranno perimetrare devono portare le merci a Taranto. L'area di cui stiamo parlando va da Melfi a Tito, passando da Ferrandina fino alla Val Basento, verso la città di Taranto, per estendersi a Grottaglie, Martina Franca e Castellaneta ed infine al Centro intermodale di Francavilla Fontana".

Quindi il punto centrale non sono solo le agevolazioni europee e regionali ai fini infrastrutturali e fiscali, ma soprattutto come la retroportualità, sposterà le merci sul porto di Taranto. "Le Zes non sono solo investimenti" continua l'onorevole, "Le Zes, dice la legge, potrebbero essere, e la Regione Basilicata e la Regione Puglia devono ancora definire, anche le agevolazioni fiscali nelle aree perimetrare come ici ed imu, le addizionali irs, le addizionali iri, si può accedere anche al -de minimis-, una parola magica, cioè le imprese possono assumere a costo zero".

Conclude il Presidente dell'Autorità di Sistema del mar Ionio, l'avv. Sergio Prete: "Noi, come gestori del porto, dovremmo comprendere quale sarà il suo destino, perchè abbiamo avuto, di recente, l'approvazione del progetto Tempa Rossa, per quanto riguarda il traffico petrolifero nel porto di Taranto; abbiamo entro il primo Luglio da decidere la situazione dell'Ilva, avendo un impatto determinante sui traffici portuali; entro l'Estate saranno rilasciate le nuove concessioni sul terminal contenitori, e quindi si riavvierà il traffico container e non solo; oggi abbiamo avuto il parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato che condivide la soluzione che l'Autorità di Sistema ha trovato per anticipare l'avvio della gestione della Piattaforma Logistica; il ventidue di questo mese, salvo imprevisti, l'Autorità dovrebbe diventare socio unico del progetto Distri-Park; entro l'anno sarà completato il Falanto Port Service Center, l'edificio destinato al traffico passeggeri e crocieristico, grazie a questo avremo una maggiore interlocuzione con le compagnie di navigazione ed operatori del settore crocieristico; noi ci auguriamo che entro l'anno venga approvata ed istituita la Zona Economica Speciale di Taranto; e in ultimo, entro fine mese, sarà firmato con il Rettore l'avvio del primo Innovation Hub Portuale, in Italia, a Taranto, destinato all'innovazione delle imprese già esistenti, all'incubazione ed accelerazione di Start-Up del settore portuale in collaborazione con Confindustria e di altri stakeholders del territorio. Una serie di iniziative, che dopo anni di sofferenza, si stanno per concretizzare e a partire dal duemiladiciannove realmente si potrà parlare di un rilancio non solo del Porto di Taranto, ma dell'intero territorio".

## Porti:Gioia T.,Oliverio incontra sindacati, valorizzare Zes

Riunione con assessore Russo per trovare "linea comune attività"

(ANSA) - CATANZARO, 8 GIU - Il presidente della Regione Calabria Mario Oliverio e il vicepresidente, assessore alla logistica e al sistema portuale, Francesco Russo hanno incontrato, a Catanzaro, le rappresentanze sindacali per discutere sulle problematiche legate al porto di Gioia Tauro. Lo riferisce un comunicato dell'ufficio stampa della Giunta regionale.

"Una riunione - ha sostenuto Oliverio - per fare il punto sulla situazione del porto di Gioia Tauro e per trovare una linea comune su cui convergere allo scopo di affrontare le diverse problematiche esistenti. A partire dalla Zes abbiamo assunto una serie di iniziative per poter uscire da questa situazione stagnante che si è creata anche in seguito ai conflitti tra le due proprietà del porto: Contiship e Msc. La Zes è un grande attrattore di investimenti e si possono creare le condizioni per la tutela del retroporto e per quelle di transhipment. Anche sul versante della formazione faremo la nostra parte. Ma ora insieme dobbiamo concretamente aprire un'interlocuzione con la presidenza del Consiglio del nuovo Governo per mettere in campo iniziative e far ripartire il porto di Gioia Tauro per noi struttura strategica per lo sviluppo della Calabria".

L'assessore Russo, dopo aver ripercorso il quadro della situazione attuale del porto di Gioia Tauro, tenendo conto dell'accordo di programma sottoscritto nel mese di luglio 2016 - riporta il comunicato - ha esposto le principali attività sulle quali la Regione è impegnata, partendo dall'operatività della Zes. "Ci sono - ha detto Russo - 200 milioni di euro previsti nel decreto istitutivo delle Zona economica speciale da attuare per le imprese attraverso il credito d'imposta e sono previste anche una serie di misure semplificative che saranno dettagliate in un apposito Dpcm che hanno lo scopo di favorire l'insediamento delle imprese nella Zes di Gioia tauro".

"Accanto a queste misure nazionali Russo - prosegue la nota - ha poi annunciato ulteriori procedure di semplificazione che la Regione sta attuando per le imprese che ruotano intorno alla Zona economica speciale con risorse stanziare per il Suap (Sportello unico per le attività produttive), con riferimento alla Zes di Gioia Tauro". "Nel documento strategico di sviluppo per l'Area logistica integrata (Ali) di Gioia Tauro, che fa capo al Pon, sono previste - ha aggiunto Russo - numerose risorse per opere riferite all'area portuale di Gioia Tauro e tra queste, l'opera più importante, la banchina ovest la quale è determinante per tutto il percorso Bacino di carenaggio.

L'impegno della regione su Gioia Tauro è giornaliero e sarà mantenuto anche con il nuovo Governo nazionale".

"Infine con i sindacati rappresentanti di Cgil, Cisl, Ugl Uil trasporti e Filt Gioia Tauro - è detto ancora nel comunicato - ci si è trovati d'accordo sul fatto che alla Zes bisogna arrivarci con un porto forte, che è necessario un piano formativo per riassumere nel comparto produttivo i lavoratori, che bisogna reperire risorse per operazioni di marketing, diversificare le attività legate alla Zes e costituire un tavolo permanente tra Regione, Autorità portuale e rappresentanze sindacali".

## Porto Gioia Tauro: Filt Cgil, sia priorità del Governo per rilancio Mezzogiorno

(FERPRESS) – Roma, 11 GIU – “Più che annunci dal nuovo Governo e dallo stesso Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, ci aspettiamo fatti ed atti concreti”. Lo chiede il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo sulle problematiche del porto di Gioia Tauro che “è una delle priorità da affrontare e da sostenere per lo sviluppo del Mezzogiorno e la crescita dell’intero paese”.

“Bisogna ripartire – spiega il dirigente nazionale della Filt – dall’accordo di programma del 2016, sottoscritto presso la presidenza del Consiglio dei Ministri, e richiamare tutti gli attori agli impegni presi che vanno onorati perché, insieme agli ulteriori strumenti disponibili quali l’Ali-Area Logistica Integrata e la Zes-Zone Economiche Speciali, rappresentano il volano concreto per rilanciare gli insediamenti produttivi e l’economia, oltre a salvaguardare e creare occupazione”.

## Gioia Tauro: incontro a Catanzaro con le rappresentanze sindacali per discutere sulle problematiche legate al porto

(FERPRESS) – Catanzaro, 8 GIU – Il presidente della regione Calabria Mario Oliverio e il vicepresidente, assessore alla logistica e al sistema portuale, Francesco Russo hanno incontrato, ieri in Cittadella a Catanzaro, le rappresentanze sindacali per discutere sulle problematiche legate al porto di Gioia Tauro.

“Una riunione – ha esordito il presidente – per fare il punto sulla situazione del porto di Gioia Tauro e per trovare una linea comune su cui convergere allo scopo di affrontare le diverse problematiche esistenti. A partire dalla Zes – ha aggiunto Oliverio – abbiamo assunto una serie di iniziative per poter uscire da questa situazione stagnante che si è creata anche in seguito ai conflitti tra le due proprietà del porto: Contiship e Msc. La Zes è un grande attrattore di investimenti e si possono creare le condizioni per la tutela del retroporto e per quelle di transhipment. Anche sul versante della formazione faremo la nostra parte. Ma ora insieme – ha detto infine il presidente rivolto ai sindacati – dobbiamo concretamente aprire un’interlocuzione con la presidenza del Consiglio del nuovo Governo per mettere in campo iniziative e far ripartire il porto di Gioia Tauro per noi struttura strategica per lo sviluppo della Calabria”.

L’assessore Russo, dopo aver ripercorso il quadro della situazione attuale del porto di Gioia Tauro, tenendo conto dell’accordo di programma sottoscritto nel mese di luglio 2016, ha esposto le principali attività sulle quali la Regione è impegnata, partendo dall’operatività della Zes. “Ci sono – ha detto Russo – 200 milioni di euro previsti nel decreto istitutivo delle Zona economica speciale da attuare per le imprese attraverso il credito d’imposta e sono previste anche una serie di misure semplificative che saranno dettagliate in un apposito Dpcm che hanno lo scopo di favorire l’insediamento delle imprese nella Zes di Gioia tauro”.

Accanto a queste misure nazionali Russo ha poi annunciato ulteriori procedure di semplificazione che la Regione sta attuando per le imprese che ruotano intorno alla Zona economica speciale con risorse stanziare per il Suap (Sportello unico per le attività produttive), con riferimento alla Zes di Gioia Tauro.

“Nel documento strategico di sviluppo per l’Area logistica integrata (Ali) di Gioia Tauro, che fa capo al Pon, sono previste – ha aggiunto Russo – numerose risorse per opere riferite all’area portuale di Gioia Tauro e tra queste, l’opera più importante, la banchina ovest la quale è determinante per tutto il percorso Bacino di carenaggio. L’impegno della regione su Gioia Tauro è giornaliero – ha infine rimarcato l’assessore Russo – e sarà mantenuto anche con il nuovo Governo nazionale”.

Infine con i sindacati rappresentanti di Cgil, Cisl, Uil trasporti e Filt Gioia Tauro ci si è trovati d’accordo sul fatto che alla Zes bisogna arrivarci con un porto forte, che è necessario un piano formativo per riassumere nel comparto produttivo i lavoratori, che bisogna reperire risorse per operazioni di marketing, diversificare le attività legate alla Zes e costituire un tavolo permanente tra Regione, Autorità portuale e rappresentanze sindacali.

## Incontro sul porto di Gioia Tauro



Catanzaro, 10 giugno, 2018 – Il presidente della Regione Mario Oliverio e il vicepresidente, assessore alla logistica e al sistema portuale, Francesco Russo hanno incontrato, giovedì scorso 7 giugno, in Cittadella a Catanzaro, le rappresentanze sindacali per discutere sulle problematiche legate al porto di Gioia Tauro.

“Una riunione – ha esordito il presidente – per fare il punto sulla situazione del porto di Gioia Tauro e per trovare una linea comune su cui convergere allo scopo di affrontare le diverse problematiche esistenti. A partire dalla Zes – ha aggiunto Oliverio – abbiamo assunto una serie di iniziative per poter uscire da questa situazione stagnante che si è creata anche in seguito ai conflitti tra le due proprietà del porto: Contiship e Msc. La Zes è un grande attrattore di investimenti e si possono creare le condizioni per la tutela del retroporto e per quelle di transhipment. Anche sul versante della formazione faremo la nostra parte. Ma ora insieme – ha detto infine il presidente rivolto ai sindacati – dobbiamo concretamente aprire un’interlocuzione con la presidenza del Consiglio del nuovo Governo per mettere in campo iniziative e far ripartire il porto di Gioia Tauro per noi struttura strategica per lo sviluppo della Calabria”. L’assessore Russo, dopo aver ripercorso il quadro della situazione attuale del porto di Gioia Tauro, tenendo conto dell’accordo di programma sottoscritto nel mese di luglio 2016, ha esposto le principali attività sulle quali la Regione è impegnata, partendo dall’operatività della Zes. “Ci sono – ha detto Russo – 200 milioni di euro previsti nel decreto istitutivo delle Zona economica speciale da attuare per le imprese attraverso il credito d’imposta e sono previste anche una serie di misure semplificative che saranno dettagliate in un apposito Dpem che hanno lo scopo di favorire l’insediamento delle imprese nella Zes di Gioia tauro”. Accanto a queste misure nazionali Russo ha poi annunciato ulteriori procedure di semplificazione che la Regione sta attuando per le imprese che ruotano intorno alla Zona economica speciale con risorse stanziare per il Suap (Sportello unico per le attività produttive), con riferimento alla Zes di Gioia Tauro. “Nel documento strategico di sviluppo per l’Area logistica integrata (Ali) di Gioia Tauro, che fa capo al Pon, sono previste – ha aggiunto Russo – numerose risorse per opere riferite all’area portuale di Gioia Tauro e tra queste, l’opera più importante, la banchina ovest la quale è determinante per tutto il percorso Bacino di carenaggio. L’impegno della regione su Gioia Tauro è giornaliero – ha infine rimarcato l’assessore Russo – e sarà mantenuto anche con il nuovo Governo nazionale”. Infine con i sindacati rappresentanti di Cgil, Cisl, Ugl, Uil trasporti e Filt Gioia Tauro ci si è trovati d’accordo sul fatto che alla Zes bisogna arrivare con un porto forte, che è necessario un piano formativo per riassumere nel comparto produttivo i lavoratori, che bisogna reperire risorse per operazioni di marketing, diversificare le attività legate alla Zes e costituire un tavolo permanente tra Regione, Autorità portuale e rappresentanze sindacali