



Dai Porti:

Genova:

"...L'autotrasporto nazionale al rischio collasso..." (Corriere Marittimo, Gazzetta Marittima)

"...L'importanza della Via della Seta digitale..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...In un progetto di scuola-lavoro rinascono i bravi maestri d'ascia..." (Gazzetta Marittima)

"...Accelerare sulle aree funzionali..." (Gazzetta Marittima)

"...Comitato di gestione e organici..." (Gazzetta Marittima)

"...Portuali, Raugei resiste..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

"...Basta guerra sui metri quadri..." (Il Telegrafo)

"...Occhi puntati sulla Darsena Europea..." (Il Telegrafo)

"...Autorità portuale, all'orizzonte pacchetto record di 48 assunzioni..." (Il Tirreno)

"...Pace portuale a rischio..." (Il Tirreno)

"...Licenziati all'Alp, azienda e Unicobas a Palazzo Rosciano..." (Il Tirreno)

"...Traffico ro-ro: Sintermar via libera alla concessione su Darsena Toscana Sponda Ovest..." (Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Otto linee guida per restituire un futuro a Piombino..." (Il Tirreno)

La Spezia:

"...Autotrasporto contro le attese ai varchi la protesta verso i moli della Spezia..." (Il Secolo XIX)

Brindisi:

"...I muretti grigi si riempiono di colori..." (Borderline, Gazzetta del Mezzogiorno, Il Nautilus)

"...Crociere a S. Apollinare soluzione ideale, allargare il canale un rischio forse inutile..." (Newspam)

"...Le Zes? In Nord Africa..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Gioia Tauro:

"...Agostinelli incontra il MIT..." (Corriere Marittimo, Informazioni Marittime)

Messina:

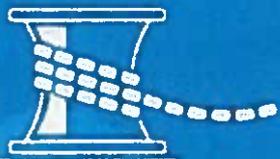
"...Il restyling del molo Marullo e la svolta turistica del porto..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Augusta si candida a fare il grande polo delle riparazioni navali..." (Il Sole 24 Ore)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 4 Luglio 2018



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie di porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Corriere Marittimo

L'autotrasporto nazionale al rischio collasso - Sciopero e code ai porti fanno male al sistema logistico

L'annuncio dei 5 giorni di fermo (dal 12 al 17 luglio) dell'autotrasporto nel Terminal Genova VTE, è una notizia dirompente e con pochi precedenti. Il grido di allarme delle aziende di autotrasporto.

di Lucia Nappi

GENOVA - Situazione in grave difficoltà per le imprese di autotrasporto italiane: i costi lievitano, sotto le varie voci e diminuisce la produttività in alcuni settori, come nel trasporto dei container. Elementi in grado di mettere fuori controllo l'autotrasporto e imporre una battuta d'arresto allo sviluppo economico del paese.

L'annuncio dei 5 giorni di fermo, dal 12 al 17 luglio, dell'autotrasporto nei servizi al Terminal genovese VTE, è una notizia dirompente e con pochi precedenti. Lo sciopero è promosso dalle organizzazioni sindacali degli autisti per i gravi disagi a cui la categoria è esposta a causa dei tempi di carico e scarico nel terminal genovese, ma anche per le condizioni fisiche in cui avviene questa sosta.

Da parte delle aziende dell'autotrasporto il grido di allarme non è meno acuto, da un lato il primo semestre dell'anno è stato caratterizzato dall'aumento dei costi di esercizio e, dall'altro da una riduzione della produttività a causa proprio dei tempi di erogazione del servizio nei porti.

I principali costi che sono aumentati:
In primo piano l'aumento dei costi del gasolio, impennata attesa e forse prevedibile, ma comunque un'oscillazione importante da luglio dello scorso anno ad oggi, pari al 10%, di cui si è sentito l'effetto soprattutto a partire dai mesi di aprile e maggio, con un impatto diretto e significativo sui costi del trasporto. Basti pensare che la componente del gasolio incide per poco meno di 1/3 sul costo chilometrico del camion.
I pedaggi autostradali: Il costo delle autostrade nazionali da gennaio 2018, come ogni anno, è aumentato notevolmente anche se in modo diversificato. Le autostrade da sole sono in grado di incidere pesantemente sui costi del trasporto, si calcola che gravino per 15-18 centesimi di euro al chilometro, sui chilometri globali percorsi da un mezzo impegnato nel settore dei container.

Tra le voci in impennata anche il costo del lavoro per l'effetto del nuovo contratto nazionale di categoria, sottoscritto a dicembre dello scorso anno.

-segue

Diminuisce la **produttività:** In alcuni tra i maggiori porti italiani i **tempi necessari per l'intero percorso: dal disbrigo delle procedure di accesso ai servizi** (uffici merci e gate) alle **operazioni fisiche di scarico e carico**, sono troppo lunghi e occorrono per queste operazioni diverse ore. Spesso il tempo impiegato nelle attese portuali supera quello del viaggio. E qui ci si ricollega alle lamentele espresse dai sindacati a tutele dai lavoratori bloccati ogni giorno in interminabili ore passate in coda, senza la possibilità di accesso ai servizi per la persona (quando ci sono). **La congestione del traffico** che quotidianamente si verifica, ancora prima di arrivare ai varchi portuali: autostrade, viabilità urbana e infine code di accesso ai piazzali. A subirne le conseguenze, oltre ai cittadini costretti ad assistere passivamente al collasso della viabilità, sono gli autotrasportatori che pagano un prezzo personale, professionale ed economico molto alto, primo tra tutti la perdita di produttività.

Alla fine però rimane **danneggiato il servizio nel suo insieme**. Perché in un momento in cui la **logistica è riconosciuta come anello essenziale della crescita**, fondamentale addirittura se parliamo di Logistica 4.0, **con l'inderogabile necessità di garantire la puntualità e la celerità nella consegna delle merci**, tutto rischia di fermarsi in una lunga coda in porto e in uno sciopero.

CON LA MINACCIA DI CINQUE GIORNI DI FERMO

Sul Terminal VTE di Voltri Trasportounito verso il blocco

Accuse sui tempi di attesa dei camion ai varchi - Richiami sul protocollo d'intesa con la Regione per il nuovo "modello operativo"

GENOVA - Cinque giorni di fermo dell'autotrasporto nei servizi al Terminal VTE di Genova-Voltri. Motivo: secondo una nota di Trasportounito, tempi di attesa per i camion che hanno superato ogni limite di guardia e tolleranza e che si traducono in una perdita secca per le imprese di autotrasporto, che con mezzi "fermi" non producono risultati ma solo costi "e che ormai da anni si accollano gli oneri per disservizi che non sono i loro - continua la nota - ma quelli di un terminal container bravissimo evidentemente a gestire il fronte mare, ma incapace di governare i flussi in-out sul fronte terra".

A causa dei gravi blocchi operativi creati dal Terminal VTE - continua Trasportounito - le imprese di autotrasporto hanno bruciato in un anno circa

10 milioni di euro, a fronte di utili che il terminal VTE fatica addirittura ad abbattere. E le attese operative dei camion ricadono quindi in forma di disservizi anche sugli altri operatori, spedizionieri e compagnie marittime e quindi sulla merce.

Un anno di trattative al Tavolo dell'Autorità di Sistema ha prodotto un nulla assoluto. Nella nota congiunta con le altre organizzazioni di categoria - sottolinea Giuseppe Tagnochetti segretario regionale Liguria di Trasportounito - abbiamo sottolineato i rischi di tensione incontrollata e incontrollabile che potrebbero verificarsi ai varchi portuali.

Certo è - prosegue Tagnochetti - che la violazione quotidiana del protocollo d'intesa sottoscritto da autotrasporto con il presidente Toti,

il sindaco, Confindustria e tutti gli operatori portuali, pur a fronte di una disponibilità delle imprese di autotrasporto a confrontarsi su quello che dovrà essere il nuovo modello operativo portuale, necessario per affrontare il congestionamento prodotto dalle mega navi (apertura h24, intermodalità più funzionale, sviluppo di telematica di servizio) contrasta in modo evidente con una situazione costantemente peggiorata: e ciò ha eroso qualsiasi residuo rapporto di fiducia.

Il tempo ora è scaduto, la situazione è inaccettabile e rischia di diventare incontrollabile. I tempi di attesa al terminal assumono le caratteristiche di un vero e proprio "colpo di grazia" per un autotrasporto contenitori già in una situazione drammatica, anche

L'importanza della "Via della Seta" digitale / L'INTERVENTO

Genova - De Bettin (DbA Group): «Potrebbe attrarre investimenti dell'ordine del 5-8% dell'investimento complessivo e dell' 1-1,6% per anno e per molti anni».

Volendo semplificare al massimo, ci sono tre tipi di infrastrutture che, nel loro insieme, costituiscono la Belt and Road Initiative, e sono tutte di estremo interesse sia prese singolarmente che considerate nella loro più complessa integrazione funzionale: la Via della Seta infrastrutturale, quella industriale e logistica e, infine, la digitale. La Via della Seta fisica (infrastrutturale), costituita dalle infrastrutture materiali organizzate in nodi ed archi destinata ad assorbire quasi interamente gli investimenti per la sua realizzazione (988 miliardi di dollari) e a generare annualmente oltre 100 miliardi di dollari di concrete opportunità. Poi c'è la Via della Seta industriale e logistica, strettamente correlata alla prima, e destinata a produrre redditività logistica ma anche, e soprattutto, a rilanciare la produttività industriale dei Paesi che vi si affacciano o che sapranno sfruttarne appieno ogni potenzialità. Infine, vi è la "Via della Seta digitale" capace di rendere efficiente ed ottimizzare l'integrazione tra le due precedenti. La Via della Seta digitale, qualora più o meno impropriamente vi fossero incluse anche tutte le attività immateriali di Engineering, Project Management, Project and Asset Support Lifecycle Management, sarà capace di ottimizzare e automatizzare tutto il processo a beneficio dell'esercizio di tutta la Via della Seta. Solo quest'ultima, potrebbe attrarre investimenti dell'ordine del 5-8% dell'investimento complessivo e dell' 1-1,6% per anno e per molti anni.

- segue

Nella sua interezza la Via della Seta va dunque considerata come un'infrastruttura world wide a rete, i cui i nodi principali e più importanti sono i porti. Nella mia visione, qualsiasi porto altro non è che un nodo di rete paragonabile ad un grande data center, collegato ad altri data center attraverso archi a banda ultralarga che chiamiamo vie d'acqua: le rotte marine stanno alla Via della Seta come la fibra ottica sta alle TLC. Volendo proseguire nel paragone con le reti di telecomunicazioni potremmo dire di essere in presenza di una rete mista su fibra ottica e VDSL su rame, ove la fibra ottica sono le reti marittime e la rete in rame per i porti italiani è rappresentata dalla modalità acqua-gomma o ferro-gomma. **L'80% delle merci viaggia (e viaggerà) via nave su portacontainer da 20.000 TEU, che corrisponde ad un treno di 134 Km di lunghezza o a 180 treni di 750 metri l'uno in movimento dall'origine ad altrettante destinazioni, oppure ancora ad una colonna di 9800 TIR.** Il 15% delle merci viaggia invece sulla lunga distanza via terra attivando un'intermodalità ferro-acqua o gomma o ferro-gomma. In questo contesto i porti italiani possono giocare un ruolo strategico per cogliere la grande opportunità rappresentata dalla New Silk Road solo se ogni sistema portuale verrà considerato parte essenziale di un'infrastruttura a rete, quindi come un nodo rispetto al quale si organizzino (e si verifichino) una serie di precondizioni. Ovvero che attorno i porti convergano archi intermodali costituiti da infrastrutture di terra efficienti, che vi sia una Port Community coesa e disponibile a lavorare assieme con i distretti industriali locali (e viceversa) e che l'intero nodo sia informatizzato e collegato in "real time" attraverso piattaforme telematiche e single window capaci di abilitare i processi "end2end" efficienti e con costi competitivi. È a queste condizioni che il sistema sarà eleggibile a nodo strategico e i benefici a livello Paese si manifesteranno tali solo se la piattaforma logistica e di transito avrà la capacità di utilizzare la rete come leva per riattivare o valorizzare la piattaforma produttiva avviando, al contempo, un processo virtuoso in cui grazie all'incremento del PIL possa essere accelerata la riduzione del debito.

Abilitare questo circolo virtuoso significa adottare con urgenza alcune scelte a livello Paese, alcune delle quali non saranno indolori. In primis è necessario individuare i porti già in grado oggi (o quelli che possono diventarlo con poco) di essere terminali delle rotte oceaniche delle grandi navi (Trieste, Taranto, Gioia Tauro, Genova, Vado Ligure), attivare a supporto dei porti "non core" - per deficit fisici o strutturali - le zone economiche speciali che consentano la manipolazione e la lavorazione delle merci in transito e, infine, attivare ed utilizzare tecnologie e sistemi di trattamento dell'informazione efficienti e interoperabili in un'ottica globale. In sintesi, valorizzare da subito quella parte intangibile della Via della Seta, quella digitale, per evitare di restare a guardare il resto del mondo che già sta realizzando archi e nodi in un'ottica 4.0.

CON IL RESTAURO DI UNA SERIE DI REMI DEL PALIO MARINARO DI LIVORNO

In un progetto di scuola-lavoro rinascono i bravi maestri d'ascia

Un mese di interventi nella sede del museo delle imbarcazioni dell'AdSP sotto la guida di un insegnante specialista di barche storiche - Come ridare vita a un antico mestiere

LIVORNO - E chi se li ricorda gli antichi maestri d'ascia? Quelli che con un accetta o un pennato erano capaci di sagomare durissime tavole di quercia, e di riparare vetuste barche maltrattate dagli anni con un pò di stoppa e di pece, ma anche di riesumare dalla cultura dei secoli linee d'acqua più pure di quelle disegnate dai più sofisticati computer d'oggi?

Ebbene, ci sono dei ragazzi che, con modestia ma anche con entusiasmo, stanno imparando il mestiere. Ne abbiamo incontrati tre che sotto la guida di un insegnante appassionato e intelligente fanno parte di quel progetto "Alternanza scuola-lavoro" che coinvolge anche alcune delle "cantine" sui Fossi, lo studio d'architettura di Andrea Maffei e l'istituto ITI da cui i ragazzi provengono. I nomi: Lorenzo Banchelli, Luca Fedì e Francesco Filippi. Il loro insegnante del corso è il professor Riccardo Salotti, il loro mentore sul campo il professor Enrico Campanella, notissimo cultore di tecnologie nautiche e autore anche di pubblicazioni sulle barche di Castiglioncello, sui segreti del costruttore e progettista Giuliano Garfagnoli ed altro ancora. Al progetto collaborano in particolare l'associazione Amici delle barche e la sezione nautica San Jacopo: la durata, un mese, con il lavoro svolto nel museo delle imbarcazioni storiche dell'Autorità di sistema portuale, dietro il mercatino americano.

Programmato in quattro fasi, il progetto è attualmente in quella realizzativa: gli studenti sotto la guida di Enrico Campanella



Nelle foto: I tre studenti con i remi quasi "finiti" e in un momento di lavoro con il professor Campanella.

stanno restaurando una serie di remi, vestigi del palio marinaro di anni or sono, con un attento lavoro che comporta il risanamento delle parti in legno, di quelle in vetroresina e la predisposizione di un trespolo espositore, che alla fine di tutto sarà posizionato insieme alle imbarcazioni del museo. Il restauro dei remi è forse uno dei lavori più difficili, in quanto i danni del tempo e dell'abbandono hanno in alcuni casi comportato dei delicatissimi interventi per riscoprire linee, venature e "sanità" del legno. Quasi alla fine del progetto, giustamente insegnanti e allievi ne sono fieri. E noi con loro, certi che rivivrà un mestiere tra i più affascinanti del mare.

A.F.

NOSTRA INTERVISTA A YARI DE FILICAIA, CONSIGLIERE COMUNALE DI LIVORNO

Portuali: accelerare sulle "aree funzionali"

Il porto come lo vorrebbero coloro che ci lavorano di persona ma anche chi ha responsabilità di governo - L'AdSP: va piano ma lasciamola lavorare

LIVORNO - Il porto è in fase positiva di traffici: crescono le principali tipologie, c'è interesse anche dei grandi player per le prossime iniziative, la Darsena Europa piano piano esce dalle nebbie. Ma se sul piano delle istituzioni e degli stessi imprenditori l'ottimismo è d'obbligo, come vedono le cose i portuali? Ne abbiamo intervistato uno, Yari De Filicaia, che è anche consigliere comunale e da anni si batte sia sul

A.F.

(segue in ultima pagina)



Vincenzo Bellomo

Portuali: accelerare

piano professionale che su quello politico per il porto.

De Filicaia, è d'accordo sul momento positivo di Livorno?

"Lo dicono le cifre e anche nelle previsioni i prossimi quattro o cinque anni dovrebbero confermare questo trend, con una Darsena Europa del futuro che è altrettanto importante. Però c'è il rovescio della medaglia: mancano spazi per i traffici più redditizi e l'ottimizzazione di quelli che ci sono è da venire".

Ci sono soluzioni possibili, che non sconfinino nell'utopia?

"Sono insite in due prospettive: quella di fare dell'interporto di Guasticce un vero retroporto, delocalizzandovi tutti quegli insediamenti che oggi condizionano gli spazi portuali senza averne l'assoluta necessità: ed attivando finalmente un piano regolatore che razionalizzi il porto in aree funzionali, come da tempo si va dicendo. Se riusciremo a spingere le imprese ad aggregarsi, invece che farsi la guerra sui metri quadrati, non solo si recupereranno aree preziose ma si creeranno players più forti, più strutturati e quindi più concorrenziali. Il che si potrà tradurre, e la cosa è per me fondamentale, anche in nuovi posti di lavoro".

Lei suggerisce di delocalizzare, dove possibile, anche all'in-

terporto: poi però si assiste alla vendita di aree come Paduletta, impegnate già al totale, che non sembra possano aprire a breve nuovi traffici..

"Francamente quell'operazione della Spil non l'ho capita e l'ho detto anche al sindaco in consiglio comunale. Non mi risulta che i nuovi proprietari abbiano un piano industriale, non mi risulta che possano metter mano alle aree fino al 2028, perché solo allora scadrà il contratto di affitto con la Cilp. L'operazione può giustificarsi, da parte del Comune, solo come tentativo di non far fallire la Spil recuperando risorse. Ma ha anche altre contropartite negative".

Per esempio?

"Per esempio, il ruolo nettamente diminuito del Comune in

campo portuale, avendo perso la proprietà di un'area strategica. Eppure il sindaco ha fatto fuoco e fiamme per entrare nel comitato di gestione dell'Amtra per il de-

Dove invece oggi le istituzioni sono rappresentate dall'avvocato Batini e dall'ingegner Campana.

"Due professionisti che stimo e sui quali non credo ci sia niente da obiettare. Sono certo che possano dare un importante contributo al dibattito".

Un dibattito che a palazzo Rosciano comporta spesso rinvii su temi che, per molti operatori, dovrebbero essere urgenti...

"Non intendo difendere alcuno, ma non dobbiamo dimenticare che l'assurdo sistema burocratico del nostro paese, con il costante pericolo dei ricorsi ai Tar, porta a procedure complicate, spesso estenuanti.

Comitato di gestione e organici

LIVORNO - De Filicaia, come direbbe Antonio riprendendo la famosa orazione funebre di Cesare, è certo un uomo d'onore: e

il suo appello per lavorare tutti insieme, in un momento in cui il porto sembra tirare, è certo significativo. Però ci sono alcuni però. Il primo:

qualcuno ha fatto notare che il porto è in ripresa, ma dopo un 2017 che ha segnato uno dei pochi "meno" nella classifica nazionale. Da

riflettere.

Il secondo però: lunedì il comitato di gestione portuale dell'AdSP (finalmente Antonio Fulvi (segue a pagina 10)

Comitato di gestione

completo, era ora!) ha affrontato per la seconda volta la discussione sulla pianta organica del sistema Livorno-Piombino. C'è da riflettere sopra, anche alla luce della proposta di forti aumenti di personale. Perché è vero - leggi De Filicaia - che si tratta di posti di lavoro e non fanno mai male.

Ma tra le osservazioni correnti ce ne sono parecchie che focalizzano proprio dove e "come" andranno questi posti. Si dice che in segreteria della segreteria ci sarà una settimana segretaria. Si dice che per la sicurezza, che sta diventando uno degli argomenti cardine sul porto, non ci sarebbero abbastanza

addetti. Si dice che gli uffici tecnici per la progettazione, dove ci sono bravi esperti ma pesantemente sotto organico, i rinforzi non sarebbero poi quanti necessari. E via così, di distinguo in distinguo.

I discorsi, si sa, li porta via il vento: è la vecchia battuta (che i pisani, come noto completano maliziosamente con: "...e le biciclette i

livornesi") e quindi si dice vanno presi fino a prova in contrario. Quello che semmai sorprende è che di fronte a un dibattito così importante, le categorie se ne stiano zute zute senza intervenire. Saranno i primi caldi di luglio? O sarà che sul porto tutto quello che bolle in pentola (ed è tanto) alla fine rimane sottotraccia perché la città non lo sente (più) suo?

NOMINE PESANTI ELIMINAZIONI. PAROLA D'ORDINE: CAMBIAMENTO

Portuali, Raugעי resiste Martelli passa al primo colpo

■ Alle pagine 2 e 3

Compagnia al voto, resa dei conti

Resiste il presidente uscente Raugעי. Il giovane Martelli la vera sorpresa

ENZO Raugעי è stato riconfermato alla presidenza della Compagnia dei portuali in una delle sessioni elettorali più frequentate degli ultimi anni. La sua rielezione è avvenuta al primo turno di votazioni, che ha eletto anche una 'new entry', il portuale e consigliere comunale Marco Martelli, che ha raccolto solo un pugno di voti meno del presidente Raugעי: nessun altro è passato alla prima: vanno quindi in ballottaggio Alessandro Costanzo e l'uscente Marco Dalli, con le votazioni che si ripeteranno domani ed eventualmente dopodomani. Fuori dal vertice i consiglieri uscenti Piccini e Bocconi che non ce l'hanno fatta. I votanti sono stati circa 230 su 370: viene considerata un'affluenza ampia, come è stato detto, anche perché la Compagnia sta attraversando uno dei suoi momenti più difficili e i portuali sono consapevoli di non poter allentare la guardia.

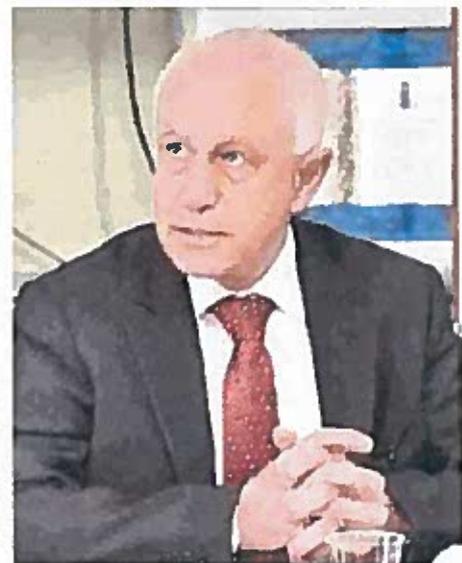
COME viene letto il risultato di questa tornata elettorale? Le chiavi interpretative sono ovviamente più d'una: ma se la rielezione di Enzo Raugעי era scontata, anche per la lunga esperienza accumulata e la garanzia delle sue conoscenze in tutte le istituzioni, fa riflettere l'elezione al primo turno di un Martelli, che ha bruciato un altro nome importante come quello di Marco Dalli, presidente della Cilp e protagonista anche di alcune battaglie sul lavoro. Evidentemente il

dualismo Cpl e Cilp sta creando qualche perplessità tra i portuali, che forse non considerano abbastanza netta la 'difesa' della Compagnia-impresa dalla crescita di influenza e di 'governance' dei soci privati. L'elezione di Martelli viene dunque letta come un segno di ricerca di discontinuità rispetto al precedente vertice. La riduzione

dello stesso a tre soli membri, contro i cinque uscenti, è anch'essa una scelta di discontinuità, per concentrare il potere e forse tener meglio sotto controllo chi ha le leve dello stesso potere. Alla fine della settimana si vedrà chi nel ballottaggio sarà aggiunto ai due già eletti: sarà 'ripescato' Dalli o entrerà Costanzo, portando un'altra aggiunta

alla discontinuità? E in questo caso ci sarà anche un passaggio automatico alla presidenza della Cilp, dove già l'amministratore delegato è diventato uno dei Corradi Neri? Solo a passaggi conclusi si potrà capire dove vira la Compagnia e che cosa potrà succedere anche sul piano della sopravvivenza.

Antonio Fulvi



AVANTI A sinistra Marco Martelli, consigliere comunale del Pd e ora ai vertici della Compagnia dei portuali, e Enzo Raugעי da anni al timone di una delle realtà più importanti della città

LA COMPAGNIA AL VOTO

Portuali, eletti Raugei e Martelli Dalli va al ballottaggio

Il voto dei portuali è uno scossone: del vecchio consiglio solo Raugei ce la fa. Piccini e Boccone fuori, Dalli al ballottaggio. IN CRONACA

LE ELEZIONI IN COMPAGNIA

Portuali, il voto è uno scossone Confermato soltanto Raugei

Eletto al primo turno anche Marco Martelli, escono di scena Boccone e Piccini
Marco Dalli (numero uno di Cgil) va al ballottaggio con Alessandro Costanzo

LIVORNO

Dall'urna nel quartier generale della Compagnia portuale esce la conferma di Enzo Raugei come il più votato: hanno scritto il suo nome sulla scheda ben 177 dei 281 portuali (su 340) che sono andati a votare nel salone del Lcm, al primo piano della "fortezza" del Palazzo di via San Giovanni. Sessantatré anni compiuti a maggio, da una dozzina al timone della coop dei portuali dopo la lunghissima era dei Piccini padre e figlio.

Ma la continuità con il precedente consiglio finisce qui, il resto è uno scossone, anzi tre. La ragione, però, è soprattutto una: continuano a essere in affanno i conti della cooperativa di lavoratori più importante della città e, venduta buona parte dei "gioielli" del proprio patrimonio, ora si

va sui contratti di solidarietà e sul taglio delle buste paga.

Il primo scossone? È il balzo che ha fatto entrare in orbita Marco Martelli: 172 voti – appena cinque meno di Raugei – per il quarantaseienne consigliere comunale Pd, che in Compagnia lavora sulle banchine come scaricatore.

Il secondo è l'uscita di scena di due dei quattro esponenti del precedente consiglio: Riccardo Boccone finisce quinto (con 49 voti) e Stefano Piccini ottavo (con 29); nel tabulato con il verdetto delle urne troviamo anche Alessio Prospero con 42 preferenze e Flavio Mattei con 36 (mentre ha raccolto limitati consensi la novità delle prime donne in lizza: Isabella Isetto e Serena Cassari).

È però il terzo tassello del puzzle che sarà decisivo per gli equilibri all'interno della roccaforte dei portuali e ne determinerà il futuro: i primi

due seggi sono stati conquistati già al primo turno da Raugei e Martelli perché, totalizzando l'uno il 63,0% e l'altro il 61,2%, hanno superato la soglia della metà dei votanti prevista per l'elezione diretta.

Resta dunque solo un seggio da attribuire mediante ballottaggio, visto che i posti in consiglio d'amministrazione sono scesi da quattro a tre in base alla modifica votata dall'assemblea dei lavoratori: ed è proprio su questo terzo posto che duelleranno Marco Dalli e Alessandro Costanzo. Il primo, 56 anni, è da tempo un dirigente di primo piano: presidente di Cgil (l'alleanza al 50% con Negri-Neri), consigliere del terminal l'dt e amministratore delegato del Faldo. Il secondo, classe 1960, è un preposto, cioè una sorta di caporeparto in servizio sulle banchine.

Li separa un pugno di voti:

Dalli è a quota 71 schede contro le 67 di Costanzo. Dunque, è ancora da vedere se al termine del secondo round si avrà un consiglio con gli uscenti (Raugei e Dalli) più un nuovo ingresso (Martelli) oppure se, al contrario, i volti nuovi saranno due su tre. Anche in passato non sono mancati gli avvicendamenti all'interno del consiglio, ben altra cosa sarebbe se il vertice della Compagnia venisse rinnovato per due terzi.

Sarebbe un ciclone mai visto dalle parti del Palazzo del Portuale, almeno nella storia recente. E da Raugei arriva una dichiarazione che vale una sorta di sostegno esplicito a Dalli: «Le questioni che abbiamo davanti – afferma – richiedono esperienza: abbiamo da superare prove difficili. Ben venga il nuovo ingresso in consiglio, ma attenzione alla grande complessità delle scelte che dobbiamo saper gestire». —

MAURO ZUCHELLI

L'INTERVISTA YARI DE FILICAIA E IL FUTURO DELLO SCALO, TRA OBIETTIVI E CRITICITÀ

«Basta guerra sui metri quadri»

IL PORTO visto dalle aule del Comune, da chi però sul porto ci lavora e ci ha sempre lavorato. Il consigliere comunale Yari De Filicaia, in una intervista rilasciata a un periodico portuale, è entrato nel vivo sulle problematiche dello scalo, in particolare sui temi caldi del piano regolatore e del lavoro portuale. Secondo De Filicaia, il porto è in una fase di ripresa dei traffici, ma deve razionalizzare il proprio assetto. Come? «Due prospettive sono importanti: fare dell'interporto Vespucci di Guasticce un vero retroporto, delocalizzandovi anche tutti quegli insediamenti che oggi condizionano le aree portuali senza averne assoluta necessità: ed attivando, con il piano regolatore, la creazione delle tanto attese 'aree funzionali'. Se riusciremo a spingere le imprese con analoghe funzioni ad aggregarsi – ha detto De Filicaia – invece che a farsi la guerra sui metri quadri, non solo si recupereranno aree preziose ma si creeranno players più forti, più strutturati e quindi più concorrenziali: con la cosa, per me fondamentale, anche di poter creare nuovi posti

di lavoro». Affrontando il tema della razionalizzazione delle aree, De Filicaia ha risposto anche sulla vendita da parte della Spil della proprietà della Paduletta, esprimendo profondi dubbi.

«FRANCAMENTE, è un'operazione che non ho capito – afferma – e l'ho detto anche al sindaco in consiglio comunale. Non mi risulta che la nuova proprietà abbia un piano industriale nè che possa metter mano sulle aree prima del 2028, quando scadrà l'affitto 'blindato' con la Cilp. L'operazione può giustificarsi solo come tentativo del Comune di non far fallire la Spil recuperando risorse. Ma con un aspetto negativo per il Comune, che così, cedendo quell'area strategica, conta adesso meno sul porto. Eppure il sindaco aveva fatto fuoco e fiamme per entrare nel comitato di gestione portuale...». Sui ritardi che alcune soluzioni urgenti continuano a collezionare – bacini, pianta organica, interporto e sottoscrizione del capitale – il consigliere comunale sembra invitare a giudizi più sereni.

«NON INTENDO difendere al-

cuno, ma non dobbiamo dimenticare che l'assurdo sistema burocratico del nostro paese, con la costante dei ricorsi al Tar su tutto, porta a procedure complicate, spesso estenuanti. La sfida su Livorno è impegnativa – continua De Filicaia – e i giudizi devono arrivare a fine percorso, non durante. Oggi credo sia necessario sostenere l'Autorità di sistema perchè possa prendere decisioni condivise. E aggiungo che la città stessa dovrebbe avere più coscienza e conoscenza sul porto». Sulla pianta organica dell'AdSP infine De Filicaia afferma che «se i nuovi posti di lavoro fanno parte di una serie di obiettivi chiari e condivisibili, è giusto che vengano. L'importante è guardare alla qualità più che alla quantità».

A.F.



«Non l'ho capita, la nuova proprietà non metterà mano alle aree della Paduletta fino al 2028»



Le adesioni
al convegno

Per info o per partecipare
si può chiamare il numero
02.57577361 o scrivere a
eventi@speweb.it

«Occhi puntati sulla Darsena Europa Strategiche prospettive di sviluppo»

Autostrade del mare, Breda: «Certe infrastrutture sono imprescindibili»

DUE PAROLE chiave: sviluppo e ambiente. Compatibilità sempre in discussione, oggi più concreta grazie a un nuovo modo di intendere i trasporti. Se ne parlerà domani al Cisternino di città nell'ambito di 'Autostrade del mare per #connettere l'Italia', tavola rotonda promossa da *Il Telegrafo* e Qn Economia & Lavoro in collaborazione con Tim Business. Un partner di altissimo livello per un tema attualissimo come quello della nuova frontiera della movimentazione per mare di merci e persone.

«**RIFLETTERE** oggi sulle autostrade del mare e più in generale sul sistema delle infrastrutture che collegano o dovrebbero collegare il territorio è di fondamentale importanza – spiega il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda – La Camera di commercio si è attivata con determinazione per realizzare una sinergia efficace ed operativa tra le istituzioni che spinga l'acceleratore su misure in grado di sviluppare davvero l'economia locale.

Le aree della costa, pur premiate da un turismo che sempre più ne apprezza le numerose attrattive, registrano ancora uno scarto negativo rispetto ad altre zone della Toscana, e risultano quelle che hanno subito le conseguenze più pesanti della crisi economica. E' necessario quindi richiamare l'attenzione in modo prioritario sulla realizzazione di alcune ineludibili infrastrutture che veicolino la mobilità, lo sviluppo socio-economico e la crescita competitiva del nostro territorio. Penso in particolare alla Darsena Europa e al Corridoio Tirrenico, due opere fondamentali per lo sviluppo della costa e delle province di Livorno e Grosseto. La realizzazione della Darsena Europa può garantire prospettive di sviluppo strategiche non solo a Livorno ma all'intera Toscana. E' inoltre altrettanto necessario portare a compimento quella rivoluzione delle tecnologie informatiche che è un elemento imprescindibile per la crescita delle nostre PMI. Il benessere dell'arca della costa è una componente forte dello sviluppo toscano e non solo – conclude – è quindi necessario che questi temi diventino

una priorità per scongiurare che una porzione importante dell'economia toscana vada verso lo stallo».

L'APPUNTAMENTO, al quale porteranno i saluti istituzionali l'amministrazione comunale, la Regione, ma anche le massime autorità che operano nel contesto del porto di Livorno, è fissato per le 18. A introdurre i lavori il direttore de *Il Telegrafo* Francesco Carrasi. A lui anche il compito di moderare la discussione, cui prenderanno parte il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda; il responsabile relazioni esterne Grimaldi Group Paul Kyprianou, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Alberto Ricci e il responsabile Tim Business & Top Clients - Sales Centro Pubblica Amministrazione Locale Toscana Marche Umbria Stefano Cinquini. Ci sarà il saluto dell'Autorità portuale di Livorno e Piombino. L'accesso all'incontro e al successivo cocktail, è consentito fino all'esaurimento dei posti disponibili. Per informazioni o partecipare telefonare allo 02.57577361 o scrivere a eventi@speweb.it

Irene Carlotta Cicora

romw

Authority, 48 assunzioni in vista

Bandi per i primi 5 posti entro fine estate. Il no del rappresentante del Comune: troppi sprechi

L'Authority adotta la nuova pianta organica che riorganizza in tandem gli uffici di Livorno e di Piombino e soprattutto mette in cantiere

48 assunzioni, a cominciare da ingegneri e esperti di economia o giurisprudenza. Prima però c'è bisogno che il ministero approvi la pian-

ta organica. Non occorre l'ok romano invece per il bando relativo ai primi 5 posti: è atteso entro l'estate. Ma il Comune storce il naso: scrive

al ministero per avere chiarimenti e intanto il suo rappresentante nel comitato di gestione dell'Authority vota contro. ZUCHELLI / INCHIACIA

Autorità portuale, all'orizzonte pacchetto record di 48 assunzioni

Soprattutto ingegneri, esperti di contratti e di economia. Nuova pianta organica ma ora serve l'ok del ministero

Mauro Zucchelli / L'ESPRESSO

L'Authority della premiata ditta Stefano Corsini (presidente) & Massimo Provinciali (segretario generale) mette sulla rampa di lancio un grosso pacchetto di assunzioni. Quarantotto in tutto: due dirigenti e il resto impiegati di primo, secondo e terzo livello con soprattutto ingegneri e esperti di economia aziendale o giurisprudenza.

Stanno parlando, a memoria di cronista, del più rilevante ampliamento degli organici in una pubblica amministrazione dei nostri territori nel corso degli ultimi vent'anni, eccezion fatta per i profa scuola. Del resto, fatta salva la ricostruzione post-bellica non è mai stata messa in cantiere nelle nostre zone un'opera pubblica kolossal com'è la Darsena Europa.

Ed è proprio alla necessità di adeguare la struttura dell'ente che risulta essersi richiamata l'Authority nella relazione del segretario generale Massimo Provinciali per motivare una scelta così forte: basti pensare che negli uffici di Livorno e di Piombino l'Authority lavorano già 132 addetti, dunque l'assunzione di 48 persone rappresenta una espansione pari al 36,3% degli organici attuali.

In realtà, siamo ancora un

passo indietro rispetto ai bandi per le assunzioni. Per arrivarci bisogna passare dall'approvazione della nuova pianta organica dell'ente. E' quel che ha fatto l'ultima seduta del comitato di gestione: la delibera ha incassato tre sì ma con il voto contrario del rappresentante del Comune di Livorno (avvocato Giuseppe Barini). Il provvedimento è però una adozione: non è immediatamente operativo perché deve passare al vaglio del ministero per ottenere il via libera definitivo. Nel frattempo, comunque, l'Authority ha acquisito un piano dell'edificio al suo fianco: ha bisogno di spazio (foto a destra).

Le assunzioni saranno scaglionate nel tempo. Risulta si tratti di due anni, con una articolazione suddivisa grossomodo in due metà: la prima tranche è prevista verso fine anno, l'altra nell'arco dei dodici mesi del 2019. Ma a Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, contano di poter mettere in pista prima dell'estate un primo stock di assunzioni che invece non dipendono dal varo della pianta organica. In questo caso si tratta di cinque posti di tecnico qualificato, per i quali i bandi dovrebbero arrivare prima di ferragosto.

Abbiamo ricordato l'impegno tecnico-burocratico per

far decollare la realizzazione di uno dei progetti infrastrutturali più rilevanti in campo nazionale com'è la Darsena Europa. Ma a Palazzo Rosciano segnalano che ci sono anche altri grandi progetti da seguire: come gli effetti che avranno a Piombino l'insediamento di General Electric e l'accordo con Jindal o a Livorno la concretizzazione del porto turistico all'interno del Porto Mediceo.

«L'amministrazione pubblica deve avere gli strumenti per esercitare un controllo effettivo sulle iniziative in partenziato», dice il presidente Corsini - altrimenti si ritrova a essere stitolata dalle professionalità dei privati».

Palazzo Rosciano, dicevano, andrà alla ricerca tanto di ingegneri (in grado di seguire i vari aspetti dei lavori infrastrutturali) quanto di specialisti in contratti, appalti e verifica dei piani d'impresa. È su quest'ultimo tassello del puzzle, d'altronde, che mette l'accento in forme del tutto nuove la delibera di fine maggio dell'Authority indipendente di regolazione dei trasporti per dare evitare che tali piani, così importanti da valere l'assegnazione di una concessione, siano solo un «foglio a quadretti di ipotesi e numeri astratti», battuta con copyright di un addetto ai lavori. —

“Pace” portuale a rischio fra Corsini e Nogarin I 3 motivi del no di Batini

LIVORNO

Rischia di saltare la pax portuale fra Comune di Livorno e Authority: quel feeling di amorosi sensi che aveva chiuso una lunga fase di scontri e battaglie a colpi di carte bollate. Sotto i riflettori è l'allargamento della pianta organica dell'Authority, ma per evitare di tornare a fare subito a cannonate, da Palazzo Civi-

co si usa un espediente: si chiede formalmente al ministero dell'economia se è vero che l'Authority di Livorno-Piombino ha presentato una nuova pianta organica che prevede un piano di (corpose) assunzioni.

Peraltro, è stato proprio dell'avvocato Giuseppe Batini, esponente del comitato di gestione nominato dal Comune di Livorno, l'unico voto

contrario nell'ultima seduta del comitato di gestione riguardo alla delibera di adozione della pianta organica.

A quanto è dato sapere, l'avvocato livornese – che, interpellato dal Tirreno, ha preferito non commentare ufficialmente le proprie posizioni – ha motivato il proprio no segnalando che, secondo quanto pubblicato da fonti d'informazione specializzata, l'espansione degli organici dell'Authority livornese (48 posti) equivarrebbe quasi a quella totalizzata da tutte le altre istituzioni portuali consimili (56).

L'altro aspetto messo nel mirino dal rappresentante del Comune riguarda il fatto che, diversamente da quel

che accade nelle aziende private, si aumenta il personale mentre traffici importanti come quello dei container sono in arretramento (meno 8,3%). È difficile non temere che l'incremento di personale – è questa l'argomentazione di Batini – si scarichi su un aumento delle tariffe a tutto danno della competitività del nostro scalo.

Una terza questione sta dietro il “no” di Batini: parlando con i propri collaboratori ha a che vedere con le esigenze di riduzione della spesa pubblica: occhi puntati sul “correttivo porti” che in coda prevede che ciascuna delle manovre previste si attui senza aggravare per le casse pubbliche. —

Il Tirreno

CONCILIAZIONE

Licenziati all'Alp, azienda e Unicobas a Palazzo Rosciano

Al tavolo dell'Authority, con il presidente Stefano Corsini nelle vesti di mediatore, si sono riuniti i rappresentanti del sindacato Unicobas e quelli dell'azienda Alp (che si occupa di fornitura di manodopera temporanea per i picchi di lavoro). Era l'udienza di conciliazione prevista in questi casi.

Al centro dell'attenzione è il caso dei cinque lavoratori dell'Alp licenziati dall'azienda.

Nei giorni scorsi il sindacato extraconfederale di base ha annunciato che, qualora il tentativo di conciliazione non porti a nulla, per la giornata di venerdì 6 ha indetto uno sciopero generale cittadino. —

Corriere Marittimo

Traffico ro-ro: Sintermar via libera alla concessione su Darsena Toscana Sponda Ovest

LIVORNO - Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema di Livorno si è riunito ieri pomeriggio, nella sede di Scali rosciano, in merito alla procedura di evidenza pubblica "**SOCIETÀ SDT S.R.L. – RICHIESTA DI CONCESSIONE SPONDA OVEST – ANTICIPATA OCCUPAZIONE**". In una nota diffusa dall'Ente portuale viene pertanto data informazione che il Comitato di gestione ha espresso parere favorevole per il "*rilascio di una concessione quadriennale ex art.18 della 84/94,*" "*in merito alla richiesta presentata dalla società SDT s.r.l. di anticipata occupazione delle aree demaniali sulla Sponda Ovest della Darsena Toscana (retrostanti gli accosti 14 E, F e G)*"

Chi è SDT srl: La società nasce nell'aprile 2016 dall'accordo tra le due imprese terminaliste del porto di Livorno: **Sintermar e TDT**, con un capitale sociale appena 20 mila euro, e con sede legale al medesimo indirizzo di Sintermar. Nel 2016 in TDT non era ancora subentrata l'attuale proprietà, i fondi Infracapital e Infravia proprietari dal 2017 del 95% delle quote di GIP, ma faceva ancora capo alla cordata genovese (Negri, Schenone, Magillo, Cerruti). **Con il matrimonio tra i due Terminal (Sintermar e TDT)** si delineava quindi la futura gestione dell'accosto ro-ro in Darsena Toscana, nell'area ex Seatrag, per i soci di Sintermar. Quindi un lasciapassare per l'alleanza costituita dal Gruppo Grimaldi e dal Gruppo Neri, per lo spostamento futuro e lo sviluppo dei traffici ro-ro verso la Darsena Toscana, in attesa della concretizzazione della Darsena Europa.

La nota dell'Authority inoltre continua: "*Il Comitato ha anche espresso un parere positivo in ordine al rilascio a favore della stessa SDT della autorizzazione per appalto di operazioni portuali alle società UNIPORT LIVORNO srl e SETRAG AUTOSTRADE DEL MARE srl.*"

IL PIANO DI CGIL E CATEGORIE

Otto linee guida per ridare un futuro a Piombino

Otto linee guida per restituire un futuro a Piombino e alla Val di Cornia. A formularle Cgil e le categorie. IN CRONACA

IL DOCUMENTO DELLA CGIL

Otto linee guida per restituire un futuro a Piombino

La Cgil e le categorie scendono in campo e mettono sul piatto delle proposte concrete per uscire dalla crisi

Piombino

Otto linee guida per restituire un futuro a Piombino e alla Val di Cornia. A formularle la confederazione Cgil e le categorie che chiedono la convocazione immediata della cabina di regia e la revisione dell'accordo di programma.

1) PRESSING SUL PROGETTO ISW

Garanzia su occupazione e ammortizzatori. È fondamentale, dicono Cgil e categorie, confrontarsi sul piano industriale di Jindal e garantire i livelli occupazionali.

2) FORMAZIONE

Per un'efficace riqualificazione professionale, secondo Cgil e categorie, serve un'intesa: i lavoratori dell'indotto siano i primi a essere riassorbiti nel territorio.

3) RIFLETTORI SULLE CONCESSIONI

Per Cgil e categorie non si deve mai dimenticare di vigilare sulle concessioni delle

aree demaniali e portuali.

4) STOP AI FINANZIAMENTI PIOGGIA

Per Cgil spesso si mettono a disposizione degli imprenditori ingenti somme dalle quali però si ricavano solo pochi posti di lavoro. Servono invece interventi mirati.

5) FOCUS BONIFICHE E RIFIUTI

Per la Cgil e categorie è necessario uno sprint sulle bonifiche e chiarezza sulla gestione dei rifiuti industriali.

6) INFRASTRUTTURE E LOGISTICA

Sono assi chiave per attrarre imprenditori, dicono da Cgil e categorie. Oggi non si è ancora concretizzato nessuno dei progetti infrastrutturali fondamentali (ad esempio 398 o rete ferroviaria).

7) ENERGIA

Una zona altamente energivora come la Val di Cornia non può permettersi di trascurare scelte oculate e di lunga visione anche in termini di sviluppo sostenibile e di energie rinnovabili.

8) SANITÀ E SERVIZI PUBBLICI

Cgil e categorie dicono no alla dismissione o al depotenziamento dei servizi. —

Autotrasporto contro le attese ai varchi la protesta verso i moli della Spezia

Matteo Dell' Antico /GENOVA Code e lunghe attese prima di entrare in porto. La protesta degli autotrasportatori, dopo lo sciopero proclamato a Genova e previsto dal 12 al 17 luglio, potrebbe allargarsi anche allo scalo della Spezia.

Questa mattina infatti le associazioni di categoria incontreranno la presidente dell' Autorità di sistema del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, il prefetto Antonio Lucio Garufi e i vertici del terminal Lsct che appartiene al gruppo Contship: «La situazione è incandescente da mesi: lo scorso dicembre è stato sospeso un fermo che potrebbe essere attuato immediatamente se non avremo garanzie a tutela del nostro lavoro», spiega Giuseppe Tagnochetti, coordinatore per la Liguria dell' associazione Trasportounito. Che prosegue: «Le imprese stanno avendo danni economici enormi: non è possibile attendere fino a quattro ore per poter accedere ai terminal portuali prima di caricare o scaricare la merce».

Nel capoluogo ligure, invece, l' Autorità di sistema portuale sta cercando di convincere l' autotrasporto a fare retromarcia rispetto allo sciopero già programmato.

Nel pomeriggio di oggi è previsto un summit al quale dovrebbero partecipare operatori e vertici dell' Authority.

La situazione più difficile, con lunghe code e attese ai varchi portuali, riguarda il terminal Vte di Pra' del gruppo Psa: «Gli autisti - dice Franco D' Artizio, vice presidente Cna-Fita Genova - sono esasperati e le imprese hanno enormi danni economici nel tenere per ore i camion fermi prima di poter accedere in area portuale. Al Vte - aggiunge - nei mesi scorsi è morto un autotrasportatore e nelle ultime ore si è verificato l' ennesimo episodio di ordine pubblico che ha riguardato due autisti.

Non si tratta solo di un' emergenza economica ma anche sociale che penalizza centinaia di autotrasportatori».

Secondo le associazioni di categoria l' aumento dei traffici portuali sta rendendo sempre più gravi le attese e le criticità che interessano i tir e il dialogo fino a questo momento portato avanti con terminalisti e Palazzo San Giorgio non ha prodotto risultati.

Borderline

I muretti grigi si riempiono di colori: il porto di Bari cambia volto grazie agli studenti del De Nittis – Pascali

Il progetto è stato voluto dal presidente dell’Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi, che si è rivolto al liceo artistico De Nittis – Pascali e alla sua dirigente, Irma d’Ambrosio. Quattro classi (tre quarte e una terza) si sono quindi impegnate a progettare e a riprodurre delle piccole opere d’arte che hanno regalato un nuovo volto al porto, ispirandosi ai simboli della città di Bari e della Puglia, da San Nicola al mare.

Si tratta di disegni ideati e realizzati dagli studenti – spiega a Borderline24 la dirigente – purtroppo abbiamo avuto delle condizioni climatiche avverse perché il progetto era ben più vasto ma continueremo anche in autunno. I ragazzi sono stati contentissimi, contiamo di continuare e sarebbe bello poter promuovere simili progetti anche in altri contesti cittadini”.

IL PROGETTO FRUTTO DI UN ACCORDO TRA IL MONDO DELLA SCUOLA E L'AUTORITÀ

Le strade del porto si vestono di colori barriere trasformate in opere d'arte

Impegnati 120 studenti del Liceo artistico «De Nittis-Pascali»

● L'Autorità portuale e il Liceo artistico «De Nittis-Pascali» insieme per abbellire il porto di Bari. 120 studenti coinvolti in un progetto di alternanza scuola lavoro hanno realizzato opere pittoriche sui new jersey che delimitano gli accessi.

Si conclude così la prima fase del progetto di alternanza scuola lavoro grazie ad una convenzione stipulata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e dalla dirigente scolastica del Liceo artistico, Irma D'Ambrosio.

Il percorso didattico si è sviluppato in due fasi, la prima progettuale: per circa 15 giorni gli studenti in classe, con il supporto del tutor artistico, hanno ideato e progettato le opere pittoriche. La seconda operativa: per una settimana i giovani hanno realizzato i loro lavori su oltre 40 metri di new jersey in porto.

«Rendere i ragazzi parte attiva dello sviluppo della loro città è il

principale strumento didattico nelle mani degli educatori», commenta il presidente Patroni Griffi. In questo modo costruiamo cittadini del futuro consapevoli e dotati di maggior senso civico. Gli studenti coinvolti non solo non vandalizzeranno mai i beni pubblici, ma vigileranno per preservarli. In questo percorso, i giovani hanno avuto la possibilità di manifestare e valorizzare la loro fantasia, mettendo in pratica gli insegnamenti ricevuti. Grazie al loro intervento artistico il nostro porto gode di un ulteriore appeal, conclude Patroni Griffi, le strutture di cemento armato sono diventate elemento di arredo urbano».

Al progetto hanno partecipato quattro classi: due IV e una III del corso di Arti Figurative e una IV del corso di Architettura.

«Gli studenti hanno accolto con entusiasmo il progetto», commenta la preside D'Ambrosio. «Grazie al prezioso supporto del corpo docente, i ragazzi hanno utilizzato tecniche particolari per rendere le



OPERE D'ARTE Alcuni dei new-jersey decorati (foto Luca Iurì)

loro opere artistiche resistenti alle intemperie. Il risultato è davvero brillante. I giovani hanno dato vita ad una vera e propria performance, dove l'arte si fonde completamente con lo straordinario scenario rappresentato dal nostro porto. Poiché il Liceo artistico di Bari è scuola capofila dei licei artistici della Puglia, mi farò promotrice presso gli altri istituti

della regione perché l'iniziativa di alternanza scuola-lavoro promossa dalla nostra Autorità Portuale sia estesa in tutti quei porti che hanno collocato barriere new jersey a tutela della pubblica incolumità».

Al rientro dalle vacanze estive, gli studenti completeranno il lavoro, dipingendo la restante parte delle barriere presenti in porto.

Il Nautilus

AdSP MAM e Liceo Artistico “De Nittis-Pascali” di Bari insieme per abbellire il porto

BARI – Si è conclusa la prima fase del progetto di alternanza scuola lavoro che ha visto impegnati circa 120 studenti del liceo artistico “De Nittis-Pascali” di Bari in un’opera di abbellimento dei new-jersey presenti nel porto di Bari. È il frutto di una convenzione stipulata dal presidente dell’AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi e dalla dirigente scolastica del liceo artistico, Irma D’Ambrosio.

Il percorso didattico si è sviluppato in due fasi, la prima progettuale: per circa 15 giorni gli studenti in classe, con il supporto dei tutor scolastici, hanno ideato e progettato le opere pittoriche; la seconda operativa: per una settimana i giovani hanno realizzato i loro lavori su oltre 40 metri di new-jersey in porto.

“Rendere i ragazzi parte attiva dello sviluppo della loro città è il principale strumento didattico nelle mani degli educatori, – commenta il presidente Patroni Griffi – in questo modo costruiamo cittadini del futuro consapevoli e dotati di maggior senso civico. Gli studenti coinvolti non solo non vandalizzeranno mai i beni pubblici, ma vigileranno per preservarli. In questo percorso, i giovani hanno avuto la possibilità di manifestare e valorizzare la loro fantasia, mettendo in pratica gli insegnamenti ricevuti. Grazie al loro intervento artistico il nostro porto gode di un ulteriore appeal, conclude Patroni Griffi, le strutture di cemento armato sono diventate elemento di arredo urbano.”

Al progetto hanno partecipato quattro classi: due IV e una III del corso di Arti Figurative e una IV del corso di Architettura.

“Gli studenti hanno accolto con entusiasmo il progetto. – commenta la preside D’Ambrosio – Grazie al prezioso supporto del corpo docente, i ragazzi hanno utilizzato tecniche particolari per rendere le loro opere artistiche resistenti alle intemperie. Il risultato è davvero brillante. I giovani hanno dato vita ad una vera e propria performance, dove l’arte si fonde completamente con lo straordinario scenario rappresentato dal nostro porto. Poiché il Liceo Artistico di Bari è scuola capofila dei Licei Artistici della Puglia, mi farò promotrice presso gli altri istituti della regione perché l’iniziativa di alternanza scuola-lavoro promossa dall’Autorità di sistema sia estesa in tutti quei porti che hanno collocato barriere new-jersey a tutela della pubblica incolumità.”

Al rientro dalle vacanze estive, gli studenti completeranno il lavoro, dipingendo la restante parte delle barriere presenti in porto. Il presidente Patroni Griffi ha intenzione di estendere il progetto anche negli altri porti di competenza, specie dove sono stati collocate barriere new-jersey, come di recente avvenuto a Manfredonia. Pertanto l’AdSP MAM fin da ora si dichiara disponibile a valutare convenzioni per l’alternanza scuola lavoro con altri licei artistici pugliesi delle città che insistono nella propria giurisdizione demaniale.

Newspam

Porto, Patroni Griffi: “Crociere a S. Apollinare soluzione ideale, allargare il canale un rischio forse inutile: le crociere non entrano per i tempi stretti, non per il vento. Nestlé interessata, dobbiamo farci trovare pronti, nel frattempo chiuso accordo con interporto di Bologna. Stazione Gnl opportunità per Brindisi. La Marina Militare un volano per l’economia locale”

BRINDISI – Al suo ritorno dalla missione israeliana, dove gli operatori del posto si sono detti molto interessati in particolare alle Zes ed all’evoluzione del porto di Brindisi per quanto riguarda l’intermodalità, abbiamo intervistato il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi.

Presidente, partiamo dal concorso di idee per trasformare Via del Mare in un racconto artistico della città. Un’idea che vorrebbe estendere anche ai silos che svettano sul porto e che potrebbe coinvolgere anche la diga di Punta Riso.

-segue

“Al concorso di idee per Via del Mare questa volta si è registrata una buona partecipazione ma aspettiamo di vedere il contenuto dei plichi. Penso che su Brindisi, sul rapporto città-porto e sull'estetica, dobbiamo continuare ad investire. Riguardo i silos, il problema è che appartengono a privati i quali, a quanto mi dicono, non vogliono attuare investimenti: io sono disponibile a collaborare ma se il privato non lo è altrettanto si può fare poco. Sono silos di 30 metri a ridosso della città, dunque fortemente impattanti: potrebbero rappresentare una tela pazzesca, e siccome sono vicini alla città si potrebbe anche recuperare l'idea di un video-mounting per la sera. Sono sempre pronto a discuterne perché credo nel partenariato pubblico-privato, ma i privati ci devono stare. Riguardo invece il progetto presentato da un privato per trasformare la diga di Punta Riso in una galleria artistica, noi siamo pronti a rinnovargli l'autorizzazione; sarei solo contento. Sulla diga, però, ci sono problemi tecnici: ho parlato con i maggiori street artists i quali sono riottosi ad investire lì perché è una zona particolarmente esposta agli agenti atmosferici e la vernice resisterebbe pochissimo. Il problema non sarebbe quindi il costo ma lo scetticismo degli artisti per le condizioni ambientali. Inoltre io sono favorevole ad un intervento che preveda un racconto unitario, un ciclo pittorico unitario, ma sono contrario a piccoli pezzi slegati, ad un ammasso insomma”.

Passiamo agli aspetti commerciali. Prima l'interesse di un terminalista turco, adesso quello degli operatori israeliani: Brindisi ha davvero la possibilità di sviluppare un traffico quantomeno di feederaggio?

“Il porto di Brindisi in questo momento non ha infrastrutture per accogliere navi portacontainer, però il feederaggio è possibile: bisogna tenere presente che la maggior parte del traffico che serve Israele è un traffico feeder. Brindisi è ideale per questo tipo di traffico: ecco perché noi stiamo panciando a terra per chiudere l'intermodalità di Brindisi e renderla operativa. I collaudi sono stati tutti svolti positivamente, adesso stiamo chiudendo l'accordo con Mercitalia per quanto riguarda le manovre, perché se non c'è l'operatore di manovra non si fa niente. Abbiamo chiesto a Mercitalia di prepararci una tariffa commerciale richiedendola la più adesiva possibile come impresa di trasporto: questa è comunque un'attività di libero mercato, speriamo quindi che possa attrarre il maggior numero di operatori.

-segue

La settimana prossima chiudiamo l'accordo con l'interporto di Bologna, un accordo che è pensato soprattutto per Brindisi, per lo sviluppo del traffico intermodale. I colli di bottiglia sulla linea adriatica verranno tutti meno dal 15 settembre e la linea sarà tutta adeguata: vedo interesse su questa possibilità, anche se partiamo da zero e non siamo in grado di offrire un dato statistico. Ci potrebbe essere un traffico rivolto ad una intermodalità spinta che poi può proseguire verso direttrici nord o ovest. A tal proposito è molto interessante l'accordo che è nato tra Grimaldi e U.N. Ro-Ro, che fa di Brindisi un hub straordinario".

Il business delle pizze surgelate della Nestlé da spedire in Turchia attraverso il porto di Brindisi è ancora in piedi? E' legato alla realizzazione dell'Alta Capacità Napoli-Bari?

"Quel discorso si alimenterà con la realizzazione della Napoli-Bari, ma loro l'investimento lo stanno già facendo e partirà ad ottobre: se per quella data saremo pronti con l'intermodalità, è chiaro che avremo un'ulteriore forza commerciale per agire su quella direttrice di traffico".

Augusta si candida a diventare un grande polo per le riparazioni navali: Brindisi può pensare di accogliere attività simili?

"E' un'attività che ha una ricaduta occupazionale notevole ma bisogna tenere presente che è fortemente impattante dal punto di vista ecologico. Io sono interessato ad approfondire tutto ma con molte cautele perché non si deve aumentare il carico ecologico: sostituire un'impresa impattante con un'altra altrettanto impattante non mi sembra una buona idea. Brindisi oggi ha anche una vocazione turistica che sarebbe un peccato compromettere: abbiamo un incremento della crocieristica ed i crocieristi apprezzano la città".

Si discute spesso della destinazione ad usi retroportuali assegnata dal Documento Programmatico Preliminare al Pug all'area di Costa Morena, dove attualmente insiste la centrale A2A: quali attività può accogliere quell'area?

- segue

“Dobbiamo pensare alla Zes ed alla sua evoluzione in una vera zona doganale interclusa, che è quella che a noi servirebbe: nell’area immediatamente retroportuale voglio quindi l’istituzione della zona doganale interclusa, dove possano venire imprese a fare manifattura nel regime di perfezionamento attivo e passivo. E’ veramente lo strumento più attrattivo per gli investimenti internazionali: ci vuole solo una legge, non ci vuole nemmeno l’autorizzazione dell’Unione Europea. Vorrei vedere chi sarebbe così pazzo da negare un’opportunità del genere”.

Altra questione sulla quale il porto di Brindisi può giocare le sue carte è quella inerente la possibilità di realizzare una stazione di rifornimento di Gnl per le navi di ultima generazione. Come procede l’idea?

“Oggi sono orientato a candidare i miei porti per quello che si chiama lo small scale gnl: sono impianti piccoli, da 10.000 metri cubi, che servono al rifornimento delle navi e potrebbero servire anche al rifornimento dell’autotrazione. Il completamento della rete è uno degli obiettivi dell’Unione Europea e della Rete Nazionale della Logistica: i porti che si doteranno di tali impianti avranno una marcia in più perché potranno attrarre navigli più moderni e ad impatto zero, in quanto non viene immessa CO2 in atmosfera. Ciò migliorerebbe i servizi offerti in quanto le navi che si riforniscono in tal modo sono quelle più nuove: tali impianti servono soprattutto per crociere e traghetti di ultima generazione che si alimentano a gas. Secondo me il porto che si presta maggiormente è quello di Brindisi e vorrei dare questa opportunità a Brindisi: chiaramente se la cittadinanza non lo volesse lo realizzeremo da un’altra parte”.

Area ex Pol: prima di procedere con il concorso di idee siete alle prese con la definizione della progettazione per la ristrutturazione delle banchine di Maribase e della stessa Stazione Navale nel Seno di Ponente. Qualcuno ha affermato che la Marina, con l’arrivo delle nuove navi militari più grandi, avrebbe bisogno di un’altra location più spaziosa. Al di là di questo, le navi più grandi possono rivelarsi un ulteriore tappo per lo sviluppo del diportismo nel porto interno? Perché già adesso sono stati posti dei veti sulla possibilità di ormeggiare di poppa le imbarcazioni presenti sul Lungomare...

-segue

“Per il recupero dell’area ex Pol faremo un concorso di idee aperto a tutti per capire cosa farne: purtroppo c’è stato un rallentamento perché gli uffici sono tutti occupati dalle emergenze. Per Brindisi siamo pancia a terra per la realizzazione della cassa di colmata, che addirittura è uno degli obiettivi che mi sono fatto assegnare dal Ministero: per noi quel banchinamento è una priorità. I tempi sono legati alle autorizzazioni ambientali ma le difficoltà sono quelle di un’opera da 40 milioni di euro; se si blocca l’iter, il Presidente e tutta la struttura vengono sanzionati.

Riguardo la Marina Militare, non credo che ci sia il rischio di ulteriori criticità, anche perché il porto è molto grande. D’altronde, la presenza della Marina è anche un volano per l’economia del territorio perché determina un ritorno importante. Comprendo comunque le criticità sollevate da operatori portuali come Teo Titi rispetto alle prescrizioni sugli ormeggi imposte dalla Marina: cercheremo un ulteriore confronto per provare a contemperare tutte le esigenze”.

In campagna elettorale molti candidati Sindaco, compreso Rossi, hanno chiesto l’allargamento del Canale Pigonati. L’ing. Di Leverano afferma che sarebbe un’opera inutile, che non risolverebbe il problema della manovra di evoluzione. Qual è il suo punto di vista?

“Ci penserei moltissimo prima di mettere mano ad un canale storico come quello. Ci sono diversi problemi da valutare: teoricamente si potrebbe intervenire trovando un accordo con il Demanio e valutando quale potrebbe essere l’impatto ambientale. C’è però da fare un’analisi sulla convenienza di tale intervento: in realtà, da quello che dicono gli operatori e le compagnie, il problema non è il canale in sé ma il fatto che la manovra, essendo effettuata nel porto interno, è più complessa e richiede molto più tempo: questo aspetto, per le navi da crociera che hanno l’esigenza di rispettare la tempestica, costituisce un’oggettiva criticità. Nel mondo, d’altronde, ci sono canali molto più stretti del Canale Pigonati: tra l’altro, quando fu fatta la simulazione per l’ingresso in porto, si simularono condizioni estreme di vento ma le navi riuscivano ad entrare comunque. Dipende molto dal comandante della nave la decisione se entrare o meno.

-segue

Pertanto, per evitare di spendere non meno di 10 milioni di euro senza un beneficio reale e magari creando anche un impatto ambientale notevole, andrebbe prima effettuata un'analisi molto approfondita perché potremmo cambiare la conformazione storica di Brindisi e non ottenere comunque i risultati sperati. Penso che la soluzione ottimale sia quella di costruire accosti a ridosso della città, dove le navi possano sempre accostare; mi sembra più logico. Io dico che destinare uno dei nuovi accosti di S. Apollinare esclusivamente per le crociere sarebbe l'ideale".

Per l'anno prossimo dobbiamo aspettarci un traffico crocieristico in aumento? Quando vedremo ormeggiate contemporaneamente 2-3 navi nel porto interno?

"Noi abbiamo delle previsioni del traffico crocieristico in aumento. Rispetto alla possibilità di vedere più navi contestualmente nel porto interno, invece, le condizioni lo permettono tranquillamente".

E' vero come dice Emiliano che la Flat tax con aliquote al 15% ed al 20% depotenzia le Zes?

"Secondo me la Flat tax renderebbe ancora più necessaria la Zes, che ha il suo punto di forza nella semplificazione amministrativa, nell'idea di territori a burocrazia zero. La Flat Tax può permettere certamente di attirare maggiori investimenti nel nostro Paese. E' chiaro che abbiamo zone del Paese che non competono nella stessa misura, dato che vi è addirittura un porto franco come quello di Trieste. A questo punto è importante creare dei correttivi che permettano una maggiore attrattività dell'Italia ed al Mezzogiorno di essere ancora più attrattivo rispetto al resto del Paese così da recuperare un gap pesante. Come Mezzogiorno abbiamo perso circa il 30% di capacità produttiva durante la crisi: abbiamo dunque la necessità di attirare industrie che ci permettano di recuperare il gap".

Ultima domanda: il Sindaco di Taranto ha affermato che Brindisi ha commesso un errore decidendo di accorparsi con Bari, perché con Taranto ci sarebbero stati molti più elementi per crescere insieme. E'così?

-segue

“Penso che un porto dell’Adriatico, per ragioni di economia dei trasporti, si salda con altri porti dell’Adriatico e non con quelli dello Ionio, tanto è vero che noi già adesso abbiamo diverse navi da crociera che vanno in cabotaggio tra Brindisi e Bari; c’è un’economia di scala che si può sviluppare. Inoltre vediamo ad esempio che, nel caso della Zes, piuttosto che Bari è Brindisi che se ne avvantaggia, mentre concorrendo con Taranto non sarebbe stato così”.

Le Zes? In Nord Africa Un patto con la Tunisia

Una delegazione ha incontrato imprenditori e istituzioni

● Nell'ambito degli accordi di cooperazione internazionale tra Italia e Tunisia, dopo l'incontro svoltosi il 12 giugno a Tunisi (con la partecipazione di una nutrita delegazione italiana) si è svolta a Brindisi una visita istituzionale di una autorevole delegazione tunisina durante la quale sono state confermate le notevoli prospettive di cooperazione tra Italia e Tunisia che riguardano anche gli sforzi comuni contro l'immigrazione clandestina.

L'incontro, organizzato dal coordinatore della struttura di cooperazione italo-tunisina Toni Mucco, si è svolto nel capoluogo messapico con la partecipazione della Camera Euro-mediterranea per l'Industria e l'Impresa e con il ruolo attivo della Cna della provincia di Brindisi, rappresentata dal presidente Franco Gentile. Durante le tre giornate, si sono alternati tavoli di lavoro, confronti bilaterali e visite di realtà imprenditoriali che rappresentano l'eccellenza italiana in settori-chiave come l'aeronautico e il metalmeccanico.

«Si è trattato di una occasione particolarmente importante - ha affermato il segretario generale della Camera Euro-mediterranea Emanuele Caruso - per verificare le effettive potenzialità di una collaborazione commerciale tra i due Paesi. Il dato di partenza è la vicinanza



L'intesa tra la delegazione tunisina e i partner brindisi. Nella foto in basso Toni Mucco

L'invito

Il segretario di Euromediterranea ha illustrato i vantaggi di chi intende investire nella zona franca di Zarzis



tra Italia e Tunisia (con i consolidati rapporti storici), entrambi strategici per gli scambi commerciali dell'intero bacino europeo e nord africano».

Agli imprenditori pugliesi che hanno partecipato all'appuntamento di Brindisi sono stati illustrati i vantaggi risulanti dalla piena disponibilità dell'Api (Agenzia di promozione degli investimenti tunisina, rappresentata dalla direttrice Ines Hwasif El Ben Sourssi) e

dell'Agenzia di promozione della zona franca di Zarzis (rappresentata dal direttore Chaouki Friaa) per chi intende realizzare attività nel paese nordafricano. Ulteriori dettagli sulle condizioni di vita in Tunisia sono stati forniti da Fabio Armando Leuzzi, docente dell'Istituto di cultura italiana - sezione culturale dell'Ambasciata italiana.

«Riteniamo ci siano tutte le condizioni - ha affermato il presidente della Camera Euro-mediterranea Hadreddine Toukabri - perché i rapporti tra i due paesi si consolidino, sia nella promozione di attività imprenditoriali che nella lotta all'immigrazione clandestina. Proprio grazie allo sviluppo di attività economiche ed occupazionali, infatti, si può arginare il fenomeno migratorio».

«In termini concreti - ha concluso Marco Stasi, responsabile dei programmi di internazionalizzazione della Camera Euro-mediterranea - l'incontro ha prodotto un protocollo di intesa internazionale tra le parti, con cui si calendarizza una nuova visita istituzionale e imprenditoriale in Tunisia, a Tunisi ed a Zarzis».

Zes, fine (forse) dello stallo: martedì delibera in giunta

di Oronzo MARTUCCI

La Regione è finalmente pronta ad approvare i Piani di sviluppo strategico delle due Zes della Puglia: una collegata ai porti e ai retroporti dell'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico (Bari, Brindisi, Manfredonia, Bari-Lenta e Monopoli) e alle aree produttive che con gli stessi hanno un collegamento economico e funzionale; l'altra, di livello interregionale, che fa perno attorno all'Autorità di sistema portuale di Taranto, e comprende aree produttive di Taranto e Comuni limitrofi, del polo di Gravigliano-Francavilla Fontana (comprese le aree aeroportuali di Gravigliano e del centro intermodale di carichi di Francavilla) e dei poli di Matera Ferrandina e Potenza-Lauria-Melfi in Basilicata. È stato il direttore del dipartimento Sviluppo economico della Regione, Domenico Laforgia ad annunciare durante un dibattito svoltosi lunedì a Gravigliano che le delibere relative alle Zes saranno presentate in giunta il 10 luglio prossimo per la discussione e la relativa approvazione.

Laforgia ha sottolineato che non è il caso di caricare di troppe aspettative le Zes, perché per le stesse sono previste risorse limitate e molti comuni che hanno chiesto di rientrare nel perimetro delle Zone economiche speciali ver-

1 Il doppio intervento

Sono due le Zes pugliesi: una collegata all'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico e l'altra invece che fa capo all'Autorità tarantina. Entrambe però vanno oltre in termini di estensione nell'entroterra

ranno escluse perché le aree assegnate alla Puglia corrispondono a 4408 ettari, più o meno l'estensione della sola area portuale di Taranto. La posizione espressa dal direttore del Dipartimento economico ricalca quella già evidenziata due settimane fa dal governatore Michele Emiliano dopo l'incontro con il ministro del Sud, Barbara Lezzi.

Una posizione che sembra diversa da quella di Campania e Calabria che hanno già adottato i Piani di sviluppo strategico e dopo aver ottenuto il riconoscimento della Pre-



2 La posizione della Regione

Emiliano, nelle scorse settimane, era sembrato scettico sullo strumento in sé delle Zes. Un'opinione di fatto confermata dallo stesso Laforgia, direttore del Dipartimento Sviluppo economico

sidenza del Consiglio dei ministri lo hanno considerato come un passaggio strategico per ridare forza ai potenziali investimenti che nelle Zes garantiscono, oltre al credito di imposta sino a 50 milioni per progetto, semplificazione amministrativa e fiscalità di vantaggio sui tributi locali. I presidenti delle Autorità di sistema portuale della Puglia, Ugo Patroni Griffi di Bari-Brindisi e Sergio Prete di Taranto, continuano a credere a questo strumento introdotto con il decreto Mezzogiorno convertito in legge nell'ago-

3 Incarico all'esperto

Asset, agenzia regionale, è intanto alla ricerca di un esperto al quale affidare il compito di raccogliere tutti gli strumenti in campo e in varia misura collegati ai Piani delle due Zes, adriatica e jonica

sto dello scorso anno, e negli incontri nei quali promuovono le strutture portuali (come è accaduto da ultimo in Cina e in Israele) riesca a suscitare interesse tra gli investitori.

In ogni caso è importante che la Regione approvi i Piani di sviluppo strategico, per verificare il gradimento concreto che le Zes dell'Adriatico e dello Jonio susciteranno. Certo, come ha ricordato Laforgia, molti Comuni rimarranno esclusi dalle Zes per mancanza di requisiti e le polemiche non mancheranno. Né è dato sapere se il lavoro

di verifica dei requisiti effettuata sulle diverse aree portuali e produttive dalla task force nominata a ottobre dello scorso anno dalla Regione e coordinata da Aldo Berlinguer verrà stravolto con i Piani strategici.

Nella Zes jonica ci sono comuni come Palagianò e Manduria che chiedono spazio. Nella Zes adriatica alcune settimane fa sono stati gli amministratori locali dell'area di Casarano a rivendicare il diritto a stare nel recinto della Zona economica speciale. Un problema, perché per fare spazio a Casarano potrebbe essere esclusa o ridotta l'estensione di altre aree, per esempio quella di Galatina-Soletto. Con relative polemiche.

Infine Asset, l'Agenzia regionale per lo sviluppo economico del territorio, è alla ricerca di un esperto al quale affidare il compito di raccogliere gli strumenti di programmazione e urbanistici, come il Piano di sviluppo collegato alla legge per Taranto, e le Zes. L'incarico dovrebbe durare sino al 30 ottobre. Proprio questa ricerca aveva fatto pensare al rischio che di Piani strategici per le Zes la giunta regionale si occupasse dopo quella data. L'annuncio di Laforgia, dopo lunghe settimane di silenzio e di incertezza, è stato valutato positivamente da operatori portuali e imprenditori.

Gioia Tauro, Agostinelli incontra il MIT: Governace, crisi dei traffici e agenzia portuale

GIOIA TAURO - Incontro ieri pomeriggio presso l'Autorità portuale di Gioia Tauro tra il commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**, e il capo di Gabinetto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Gino Scaccia**. In una nota l'Autorità portuale informa che durante l'incontro sono state affrontate principalmente tre aspetti riguardanti il porto calabrese. In prima battuta la questione riguardante la governance e l'opportunità di istituire, con Regolamento ministeriale, un'Autorità di Sistema che comprenda il porto di Gioia Tauro, prevedendo una soluzione che finalmente dia una risposta alla "querelle" fra i Governatori delle Regioni Sicilia e Calabria, riguardo alla unificazione sotto lo stesso Sistema portuale del porto di Messina e Gioia Tauro.

Scrive inoltre l'Autorità portuale di Gioia Tauro nel comunicato: *"Si è, altresì, parlato della crisi dei traffici portuali del porto di Gioia Tauro e del rapporto tra Armatore di riferimento ed il Terminalista e dei suoi possibili sviluppi. E' stato, infine, aperto un focus sull'Agenzia portuale e sulle possibili modifiche per migliorare le procedure intese a ricollocazione dei lavoratori licenziati di MCT. All'incontro, che si è rivelato particolarmente proficuo, ha partecipato anche il direttore generale del MIT - Vigilanza AAPP. Nelle conclusioni è stata manifestata la posizione del Governo che, nel dichiararsi particolarmente attento alle sorti dello scalo calabrese, lo ha definito un asset portuale irrinunciabile. A tale proposito è stato chiesto al Commissario Straordinario un successivo approfondimento sull'Agenzia portuale e il suo funzionamento, nonché sulla crisi dei traffici portuali.*

Governance Gioia Tauro, vertice Agostinelli-Scaccia

Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha incontrato lunedì il capo di Gabinetto del ministero dei Trasporti, Gino Scaccia, e il direttore generale per i porti e il trasporto marittimo del dicastero, Mauro Coletta. Tre gli elementi di discussione. La prima, naturalmente, è stata la governance: Gioia Tauro e Messina sono gli unici due porti senza Autorità di sistema portuale, com'è tornata a sottolinearlo recentemente Assoport. A tal proposito si è parlato di un regolamento ministeriale per dare una risposta «alla querelle fra i governatori delle Regioni, sorta sulla inclusione dei porti siciliani nella Autorità di sistema portuale calabrese», si legge in una nota dell'authority. Gioia Tauro, riferiscono, resta per il governo «un asset portuale irrinunciabile». In secondo luogo, si è parlato della crisi dei traffici portuali del porto, cioè del rapporto non idilliaco tra l'armatore Msc e il terminalista Medcenter Container Terminal (MCT). Infine, è stato aperto un focus sulla Gioia Tauro Port Agency, l'agenzia del lavoro portuale nata a luglio dello scorso anno, «sulle possibili modifiche per migliorare le procedure intese a ricollocazione dei lavoratori licenziati di MCT».

L'auspicato inserimento del progetto nel Prp

Il restyling del molo Marullo e la "svolta" turistica del porto

Milazzo La disponibilità manifestata dal commissario dell' **Autorità portuale Antonino De Simone** a dialogare con il consiglio comunale per pianificare interventi finalizzati a sviluppare le potenzialità del porto di Milazzo va sfruttata. Per questo sarebbe opportuno che una volta definita la questione del conto consuntivo 2014, le forze politiche riaprissero il dibattito sulla trasformazione del molo Marullo da anonima banchina che ospita uffici istituzionali in un accogliente luogo turistico a supporto della nautica da diporto e del crocierismo. Sarebbe un modo per cercare, con i fatti, di avviare quella svolta veramente turistica per lo scalo mamertino che sino ad oggi è stato un ibrido tra commercio e supporto per le Eolie.

Un'idea che peraltro era stata lanciata anche dal presidente del civico consesso Gianfranco Nastasi. « Apriamo un percorso consapevole che non sarà immediato e trasformiamo il molo Marullo in un'area veramente turistica - ha sottolineato in più occasioni Nastasi - prevedendo la presenza di ristoranti e strutture dedicate ai turisti e di supporto alla nautica come avviene nei "canali" di Copenaghen o a Barcellona di Spagna».

Chiaramente - e questo il presidente del consiglio lo sa bene - qualsiasi opera prevista nel bacino **portuale** di Milazzo dovrà inserirsi nella programmazione urbanistica del Prg del porto.

Ma c'è di più. La stessa **Autorità portuale** ha comunicato più volte l'intenzione di attuare un progetto di allargamento del molo Marullo per consentire un migliore attracco alle navi da crociera e offrire servizi più efficienti a terra. Ciò perché si ritiene che nonostante tutto ed in particolare la concorrenza della Calabria, Milazzo possa avere un futuro nel crocierismo, non ovviamente legato alla presenza sporadica di qualche natante.

Il progetto, ancora in stand by, punta all'ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino.(r.m.)

Augusta si candida a fare il grande polo delle riparazioni navali

Il porto di Augusta si candida a ospitare un grande polo delle riparazioni navali. Civili ma soprattutto militari. Ma in attesa di creare il grande polo delle manutenzioni potrebbe essere operativo grazie al trasferimento nell'area portuale siracusana del bacino da 19mila tonnellate che per il momento si trova a Palermo nell'area di Fincantieri. L'idea, già formalizzata con una proposta, è stata prospettata al presidente della Regione siciliana Nello Musumeci qualche giorno fa nell'ambito del dibattito sulla Blue Economy organizzato dal comando regionale della Marina Militare la cui sede è proprio qui ad Augusta. PORTI E MEZZOGIORNO 24 gennaio 2018 Partono le Zes, bonus fino a 50 milioni Se n'è fatto portavoce il contrammiraglio Nicola de Felice che guida Marisicilia, il quale ha sottolineato: «In questo momento si è pensato ad una soluzione ponte, anche sulla proposta ricevuta dal dipartimento regionale Tecnico della Regione siciliana che prevede la cessione in gestione alla Marina Militare di un bacino galleggiante da 19mila tonnellate. In attesa della realizzazione del polo manutentivo navale, il bacino troverebbe posto all'Arsenale di Augusta per un impiego complementare, militare e civile. E per il futuro, le ipotesi vanno dal dragaggio delle aree che saranno interessate all'ormeggio delle nuove unità della flotta, realizzazione di pennelli e pontili. Il progetto non riguarderebbe solo Augusta ma anche la base elicotteri di Catania e la base navale di Messina». Un tema su cui, è evidente, c'è ancora una discussione aperta. Il presidente della Regione Nello Musumeci, che ha partecipato al dibattito a bordo della nave scuola Palinuro, non si è espresso chiaramente: «Augusta - ha detto -ha tutti i titoli per candidarsi ad aver un ruolo da protagonista nell'economia del mare, con il mare per il mare, ma tutto questo non può non essere coordinato all'interno di una cornice regionale. Dipende da tutti noi saper fare sistema. Senza sciocche gelosie o protagonismi. La comunità megarese gioca la carte del traffico mercantile e commerciale, Catania vuole giocare alleata con Augusta e sa che può diventare un polo di interesse turistico assolutamente senza concorrenti. In tutto ciò si aggiunge integrazione storica e consolidata della Marina che costituisce un valore aggiunto».