



INDICE



Primo Piano:

"...Fiera delle crociere del Mediterraneo..." (varie testate)

"...Porti, il governo cerca la rivoluzione..." (Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Trieste:

"...Interesse Kazakistan per porto Trieste..." (Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Tram e treni, dal Giappone a Pistoia..." (Il Telegrafo)

"...Via della Seta: la carta di Livorno..." (Il Telegrafo, La Nazione)

Civitavecchia:

"...Una Zls per Orte—Civitavecchia..." (Il Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Bocciata dalla Uil la nuova Autorità..." (Gazzetta del Sud)

Si è conclusa la Fiera delle crociere del Mediterraneo

25 settembre 2018 - Si è conclusa venerdì la più importante Fiera delle crociere del Mediterraneo – Seatrade Cruise MED 2018. L'evento è biennale e vede una ricca partecipazione di espositori e visitatori, oltre ad una serie di conferenze di settore con relatori di altissimo livello. Con la formula consolidata di partecipazione dei porti italiani sotto l'ombrello CruiseItaly, il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti è stato al centro di numerosi incontri e ha visto anche la partecipazione di relatori dei porti italiani su temi specifici come l'ambiente e il rapporto porto-città.

Dai dati diffusi durante i convegni di Seatrade, risulta che il contributo all'economia da parte del settore delle crociere nel 2017 è stato pari a 48 miliardi di euro, con un incremento del 17% sul 2015. In Europa, il numero delle crociere è stato di 6,5 milioni nel 2017, con un aumento del 6% sul 2015. L'Italia, in questo contesto è una delle destinazioni più visitate, e rappresenta nel suo insieme il più grande mercato crocieristico dell'area Mediterranea.

“Proprio per la posizione dell'Italia in questo settore, Assoporti sta lavorando sui principali temi d'interesse, ovvero ambiente e rapporto con i territori, “

ha commentato il Presidente a margine della manifestazione,

“Lavoriamo il più possibile su numerosi fronti e saremo nuovamente presenti questa settimana tutti insieme alla Naples Shipping Week proprio sui temi relativi allo sviluppo sostenibile.”

Nel corso degli impegni previsti a Napoli anche una riunione interna per approfondire i numerosi argomenti d'interesse dei porti associati.

Assoporti al Seatrade Cruise MED di Lisbona

LISBONA - Il contributo all'economia da parte del settore delle crociera nel 2017 è stato pari a 48 miliardi di euro, con un incremento del 17% sul 2015. In Europa, il numero delle crociere è stato di 6,5 milioni nel 2017, con un aumento del 6% sul 2015. L'Italia, in questo contesto è una delle destinazioni più visitate, e rappresenta nel suo insieme il più grande mercato crocieristico dell'area Mediterranea.

Questi i dati diffusi nell'ambito dei convegni del Seatrade Cruise MED 2018, la più importante Fiera delle crociere del Mediterraneo. L'evento biennale che vede una ricca partecipazione di espositori e visitatori, oltre ad una serie di conference di settore con relatori di altissimo livello da parte dei paesi europei.

I porti italiani sono stati presenti all'interno di Cruiseltaly, il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti, dove si sono svolti i numerosi incontri con la partecipazione di relatori dei porti italiani su temi specifici come l'ambiente e il rapporto porto-città.

"Proprio per la posizione dell'Italia in questo settore, Assoporti sta lavorando sui principali temi d'interesse, ovvero ambiente e rapporto con i territori," ha commentato il presidente Zeno D'Agostino, a margine della manifestazione, "Lavoriamo il più possibile su numerosi fronti e saremo nuovamente presenti questa settimana tutti insieme alla Naples Shipping Week proprio sui temi relativi allo sviluppo sostenibile."

Lisbona: Si è conclusa la Fiera delle Crociere del Mediterraneo Seatrade Cruise MED 2018

Lisbona: Si è conclusa venerdì scorso la più importante Fiera delle crociere del Mediterraneo–Seatrade Cruise MED 2018.

L'evento è biennale e vede una ricca partecipazione di espositori e visitatori, oltre ad una serie di conference di settore con relatori di altissimo livello.

Con la formula consolidata di partecipazione dei porti italiani sotto l'ombrello Cruiseltaly, il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoportì è stato al centro di numerosi incontri e ha visto anche la partecipazione di relatori dei porti italiani su temi specifici come l'ambiente e il rapporto porto-città.

Dai dati diffusi durante i convegni di *Seatrade*, risulta che il contributo all'economia da parte del settore delle crociere nel 2017 è stato pari a 48 miliardi di euro, con un incremento del 17% sul 2015. In Europa, il numero delle crociere è stato di 6,5 milioni nel 2017, con un aumento del 6% sul 2015. L'Italia, in questo contesto è una delle destinazioni più visitate, e rappresenta nel suo insieme il più grande mercato crocieristico dell'area Mediterranea.

“Proprio per la posizione dell'Italia in questo settore, Assoportì sta lavorando sui principali temi d'interesse, ovvero ambiente e rapporto con i territori, “ ha commentato il Presidente a margine della manifestazione, “Lavoriamo il più possibile su numerosi fronti e saremo nuovamente presenti questa settimana tutti insieme alla Naples Shipping Week proprio sui temi relativi allo sviluppo sostenibile.”

Nel corso degli impegni previsti a Napoli anche una riunione interna per approfondire i numerosi argomenti d'interesse dei porti associati.

Assoportri: «Crociere, Italia in forte crescita»

Genova - L'associazione degli porti italiani al Seatrade Cruise Med.



Genova - Si è conclusa venerdì la più importante fiera delle crociere del Mediterraneo - Seatrade Cruise MED 2018. «Con la formula consolidata di partecipazione dei porti italiani sotto l'ombrello Cruiseltaly, il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoportri è stato al centro di numerosi incontri e ha visto anche la partecipazione di relatori dei porti italiani su temi specifici come l'ambiente e il rapporto porto-città» annuncia Assoportri in una nota.

«Dai dati diffusi durante i convegni di Seatrade, risulta che il contributo all'economia da parte del settore delle crociera nel 2017 è stato pari a 48 miliardi di euro, con un incremento del 17% sul 2015. In Europa, il numero delle crociere è stato di 6,5 milioni nel 2017, con un aumento del 6% sul 2015. **L'Italia, in questo contesto è una delle destinazioni più visitate, e rappresenta nel suo insieme il più grande mercato crocieristico dell'area Mediterranea»** scrive Assoportri.

«Proprio per la posizione dell'Italia in questo settore, Assoportri sta lavorando sui principali temi d'interesse, ovvero ambiente e rapporto con i territori» ha commentato il presidente Zeno D'Agostino a margine della manifestazione «Lavoriamo il più possibile su numerosi fronti e saremo nuovamente presenti questa settimana tutti insieme alla Naples Shipping Week proprio sui temi relativi allo sviluppo sostenibile».

Nel corso degli impegni previsti a Napoli anche una riunione interna per approfondire i numerosi argomenti d'interesse dei porti associati.

Crociere, volume d'affari da 48 miliardi di euro

Un'economia che nel mondo cresce di quasi un quinto nel 2017, l'Europa del 6 per cento, con l'Italia meta preferita del Mediterraneo



L'industria delle crociere continua a crescere e a espandersi ormai da oltre vent'anni, forte della diffusione graduale in tutto il mondo: negli anni '90 la nascita del mercato caraibico, poi l'Europa negli anni '00, [infine l'Asia negli ultimi anni](#).

Dai dati diffusi durante il Seatrade Med Cruise 2018 di Lisbona risulta che nel 2017 il contributo all'economia mondiale da parte del settore è stato pari a 48 miliardi di euro, con un incremento del 17 per cento sul 2015 (il 2016 è escluso perché anno peggiore). Sono stati 6,5 milioni gli europei a bordo delle navi da crociera, sempre nel 2017, in crescita sul 2015 del 6 per cento. L'Italia è una delle destinazioni più visitate e rappresenta il più grande mercato crocieristico del Mediterraneo.

[2019, le crociere tornano agli anni d'oro](#)

«Proprio per la posizione dell'Italia in questo settore, Assoportì sta lavorando sui principali temi d'interesse, ovvero ambiente e rapporto con i territori», spiega il presidente Assoportì, Zeno D'Agostino. «Lavoriamo il più possibile su numerosi fronti e saremo nuovamente presenti questa settimana tutti insieme alla Naples Shipping Week proprio sui temi relativi allo sviluppo sostenibile».

Nel corso degli impegni previsti per la Naples Shipping Week, anche una riunione interna per approfondire i numerosi argomenti d'interesse dei porti associati.

Il Seatrade Med Cruise si è concluso venerdì, a Lisbona. È la più importante kermesse annuale del settore, costola mediterranea di quella globale che si tiene ogni anno a Miami. L'evento, biennale, ha visto la presenza dei porti italiani sotto l'ombrello "Cruiseltaly", padiglione italiano promosso e coordinato da Assoportì.

Il Secolo XIX

Porti, il governo cerca la rivoluzione

Il ministero scrive a Palazzo Chigi: «Stiamo preparando la riforma». Sul tavolo c'è l'ipotesi Spa

Simone Gallotti /GENOVA I 5Stelle e la Lega vogliono la loro riforma dei porti. L'occasione, ironia della sorte, arriva grazie all'Europa: il governo anti-Ue potrebbe ridisegnare gli scali italiani grazie ad una decisione di Bruxelles e alla fine del percorso potrebbero nascere nuove società per azioni al posto delle attuali Authority.

Come raccontato dal Secolo XIX/TheMediTelegraph ad aprile, l'Europa ha messo sotto la lente le Authority italiane: «Devono pagare le tasse come tutte le imprese» avevano sentenziato qualche mese fa gli euroburocrati, mandando nel panico i nostri scali. Il nuovo governo vuole però approfittarne e in una lettera di fine agosto indirizzata alla presidenza del Consiglio, il ministero dei Trasporti ammette di lavorare su una nuova governance dei porti. «Il governo italiano intende affrontare quanto prima un processo di rinnovamento della governance dei porti nazionali per renderne più efficienti e trasparenti le attività di pianificazione, gestione e controllo». È il passaggio conclusivo scritto da Gino Scaccia, capo di gabinetto del ministro Danilo Toninelli, di una lettera nata con un fine ben preciso: preparare insieme a Palazzo Chigi una risposta all'Europa che ci

chiede 100 milioni di euro di tasse portuali mai riscosse e che secondo Bruxelles, Roma avrebbe invece dovuto esigere. Un lungo passaggio, scritto probabilmente dagli esperti della Struttura di Missione del ministero, per spiegare che quei soldi non sono dovuti, ma che comunque, per evitare uno scontro pesante, il governo intende cambiare la natura delle Autorità portuali. Perché, è il ragionamento del ministero, alla fine Bruxelles potrebbe «non accogliere le nostre tesi difensive» e potrebbe condannare i porti a pagare le tasse, considerandoli imprese a tutti gli effetti.

LA NUOVA GOVERNANCE Quelle poche righe finali hanno però un peso politico di rilievo e sanciscono l'apertura del cantiere per smantellare, in tutto o in parte, la riforma varata dall'ex ministro Graziano Delrio poco più di due anni fa. Nel frattempo è passata un'era politica e ora è la Lega a dettare la linea in materia portuale. Sulla plancia di comando c'è Edoardo Rixi, vice ministro con la delega agli scali, e con lui Francesco Parola, docente genovese, super consulente del politico ligure, ora nella Struttura di Missione. L'idea, per neutralizzare la minaccia europea sulle tasse, sarebbe quella di trasformare le Authority in imprese. Anche il caso Napoli, con i 44 milioni di euro concessi per sistemare i bacini di

-segue

carenaggio bollati come aiuti di stato dall' Europa, avrebbero convinto il ministero della necessità di dover cambiare.

La strada sarebbe quella di trasformare i porti in società per azioni pubbliche, in grado così di liberarsi da una serie di lacci che la legge Delrio non avrebbe sciolto. Poi c' è la spinta autonomistica, cavallo forte della Lega: tema sentito in Liguria, spinto dal governatore Toti. L' impressione è che non ci sia solo la Lega sui porti: non è un caso che la firma finale sulla lettera sia di un uomo di Toninelli. La nuova riforma della governance avrà così due colori: il verde carroccio, ma anche il giallo grillino.

-

Interesse Kazakistan per porto Trieste

Fedriga incontra l'ambasciatore Sergey Nurtayev

Lo sviluppo di relazioni concrete nei collegamenti con il porto di Trieste, vista la sua collocazione strategica all'interno della Via della Seta, oltre a una collaborazione che esalti le reciproche produzioni agricole in una chiave di complementarità e non di concorrenza.

Questi i punti salienti dell'incontro che si è tenuto ieri a Trieste tra il governatore Massimiliano Fedriga e l'ambasciatore del Kazakistan Sergey Nurtayev (nella foto), accompagnato dal console onorario a Trieste Luca Bellinello.

Lo stesso Fedriga ha sottolineato come il rapporto con il Kazakistan sia strategico per il Friuli Venezia Giulia in chiave economica, oltre che culturale. A tal fine, proprio per favorire questa relazione in una dinamica nazionale, il governatore ha detto che ne parlerà a Roma nell'incontro di oggi con il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Giancarlo Giorgetti.

Particolare interesse è stato espresso dall'ambasciatore per lo scalo giuliano, in virtù della sua vocazione internazionale e della crescita registrata negli ultimi anni, tanto da diventare, come ha ricordato il governatore, "il primo porto in Italia".

Fedriga ha anche messo in evidenza gli interventi di carattere strutturale che renderanno lo scalo ancora più competitivo e attrezzato per sviluppare ulteriori volumi di traffico merci, soprattutto con i mercati esteri.

In quest'ottica, come ha rimarcato il governatore, i punti franchi rappresentano un'ulteriore opportunità per allacciare relazioni commerciali con un'economia emergente come quella del Kazakistan, il cui Pil ha raggiunto i 25 mila euro pro capite.

Altrettanto interessante per l'ambasciatore Nurtayev il settore agroalimentare, riferendosi in particolare all'importante produzione di grano garantita dalla regione più a nord del paese. In questo ambito, non essendoci una concorrenzialità, possono essere ricercate forme di scambio che coinvolgano le eccellenze regionali in un mercato che presenta ampi margini di crescita.

IL BUSINESS PER MARCO DALLI: UN MERCATO IN ESPANSIONE

Tram e treni, dal Giappone a Pistoia E la Cilp fa da ponte di sbarco

I TRENI sono giapponesi, della Hitachi, e la tecnologia che hanno alla base consente anche una nuova generazione di tram urbani che sono stati presentati di recente nella fiera Innotrans di Hannover, in Germania. Insieme a treni e tram, Hitachi ha presentato anche una innovativa linea di batterie elettriche al litio per far marciare i tram senza gli ormai vetusti fili elettrici o delle carrozze.

TUTTO BELLO. Ma a chi si chiede cose c'entra Livorno, la risposta viene dalla Cilp: che ormai da più

di un anno opera sui treni della Hitachi operando sul nostro porto come 'ponte' di sbarco e di imbarco delle carrozze ferroviarie nude importate dal Giappone e destinate allo stabilimento di Pistoia.

QUI VENGONO 'europizzate' e poi ripartono con destinazione (via mare) in alcuni paesi del nord Europa. Un business che comporta anche interventi di allestimento e di preparazione svolti dalla Cilp. Marco Dalli, presidente della Compagnia-impresa, ritiene che il business possa essere ulteriormente al-

largato quando a Pistoia partirà la progettazione esecutiva e anche la produzione dei super-tram a batterie della Hitachi. Compreso il business parallelo delle batterie al litio.

IN UNA RECENTE dichiarazione, il Ceo italiano di Hitachi Rail Giuseppe Marino ha sottolineato che non si tratta affatto di sogni: un primo treno per pendolari realizzato sulla base dei nuovi progetti comincerà a funzionare già dalla prossima primavera. E l'export seguirà. Dal porto di Livorno, come già avvenuto.

A.F.

Via della seta: la carta di Livorno «Darsena Europa, al più presto»

La strategia del presidente di Confetra Nereo Marcucci

di ANTONIO FULVI

IL DIBATTITO sulla portualità entra nel vivo da oggi ad ottobre con due appuntamenti importanti: la Naples Shipping Week, già in corso e l'assemblea nazionale di Confetra, al cui vertice è il livornese Nereo Marcucci, presidente quasi a conclusione del secondo e quindi ultimo mandato. A Napoli è atteso anche l'intervento del presidente dell'AdSP livornese Stefano Corsini su una delle eccellenze (tante? poche?) del nostro porto, l'informatizzazione dei sistemi di controllo. Da parte sua Marcucci ospiterà per le conclusioni dell'assemblea del 17 ottobre il ministro Toninelli dal quale si attendono risposte su alcuni dei temi più stringenti della logistica nazionale. In quella sede, se non prima, Toninelli potrebbe anche rispondere all'invito del sindaco Nogarini di visitare la città e il porto. Perché proprio dal MIT di Toninelli dovranno arrivare risposte concrete anche su uno dei temi focali dell'epoca, i riscontri nei porti (e nel nostro porto) della New Silk

Road, ovvero dalla nuova via della seta cinese.

Presidente Marcucci, si parla di grandi investimenti e di porti italiani strategici...

«Vorrei distinguere tra propensione agli investimenti e sviluppo dei traffici. Si dice che dopo i massicci interventi al Pireo, a Valencia e a Vado Ligure, l'interesse cinese sia ormai allargabile solo a Trieste. Resta per l'Italia l'opzione del definire principi di reciprocità che consentano alle imprese italiane di esportare attraverso la

Silk Road anche marittima le nostre merci verso la Cina. In queste prospettive anche Livorno può giocare qualche carta».

Alla compagnia cinese Cosco è stato affidato il compito di fare l'apripista, ma Livorno sembra rimanere marginale...

«Alla compagnia di bandiera cinese sono stati dati molti compiti, compreso quello di sperimentare la nuova rotta artica, che accorcerebbe di molto i collegamenti tra Asia ed Europa, privilegiando il

nord UE rispetto a Suez. Non dobbiamo dimenticarlo, né illuderci. È fondamentale farci trovare preparati e in questa chiave la Darsena Europa, se arriverà in tempi veloci, può essere una chance. Non dobbiamo inoltre trascurare la posizione nei confronti del Nord Africa, con cui abbiamo storiche relazioni. Come è noto la Cina sta potenziando enormemente anche quei mercati e quelle strutture portuali. Per noi può essere determinante».

Confetra punta molto sulla logistica integrata ed ha elaborato anche una serie di proposte per il governo...

«Non dobbiamo dimenticare che il nostro Paese non ha importanti materie prime e la sua economia è fondamentalmente di trasformazione ed esportazione. Proprio in questi giorni l'Istat ha diffuso i dati del secondo trimestre, che indicano il nostro export superiore come valore all'import. Ma nell'economia globale, i costi di distribuzione, di trasporto e di spedizione sono fondamentali quanto i costi di produzione delle merci. E sulle reti siamo ben lungi dall'essere all'optimum».

Via della seta: la carta di Livorno «Darsena Europa, al più presto»

La strategia del presidente di **Confetra** Nereo Marcucci

di ANTONIO FULVI IL DIBATTITO sulla portualità entra nel vivo da oggi ad ottobre con due appuntamenti importanti: la Naples Shipping Week, già in corso e l'assemblea nazionale di **Confetra**, al cui vertice è il livornese Nereo Marcucci, presidente quasi a conclusione del secondo e quindi ultimo mandato. A Napoli è atteso anche l'intervento del presidente dell'AdSP livornese Stefano Corsini su una delle eccellenze (tante? poche?) del nostro porto, l'informatizzazione dei sistemi di controllo. Da parte sua Marcucci ospiterà per le conclusioni dell'assemblea del 17 ottobre il ministro Toninelli dal quale si attendono risposte su alcuni dei temi più stringenti della logistica nazionale. In quella sede, se non prima, Toninelli potrebbe anche rispondere all'invito del sindaco Nogarini di visitare la città e il porto. Perché proprio dal MIT di Toninelli dovranno arrivare risposte concrete anche su uno dei temi focali dell'epoca, i riscontri nei porti (e nel nostro porto) della New Silk Road, ovvero dalla nuova via della seta cinese.

Presidente Marcucci, si parla di grandi investimenti e di porti italiani strategici...

«Vorrei distinguere tra propensione agli investimenti e sviluppo dei traffici. Si dice che dopo i massicci interventi al Pireo, a Valencia e a Vado Ligure, l'interesse cinese sia ormai allargabile solo a Trieste. Resta per l'Italia l'opzione del definire principi di reciprocità che consentano alle imprese italiane di esportare attraverso la Silk Road anche marittima le nostre merci verso la Cina. In queste prospettive anche Livorno può giocare qualche carta».

Alla compagnia cinese Cosco è stato affidato il compito di fare l'apripista, ma Livorno sembra rimanere marginale...

«Alla compagnia di bandiera cinese sono stati dati molti compiti, compreso quello di sperimentare la nuova rotta artica, che accorcerebbe di molto i collegamenti tra Asia ed Europa, privilegiando il nord UE rispetto a Suez. Non dobbiamo dimenticarlo, né illuderci.

E' fondamentale farci trovare preparati e in questa chiave la Darsena Europa, se arriverà in tempi veloci, può essere una chance. Non dobbiamo inoltre trascurare la posizione nei confronti del Nord Africa, con cui abbiamo storiche relazioni. Come è noto la Cina sta potenziando enormemente anche quei mercati e quelle strutture portuali. Per noi può essere determinante».

Confetra punta molto sulla logistica integrata ed ha elaborato anche una serie di proposte per il

-segue

governo...

«Non dobbiamo dimenticare che il nostro Paese non ha importanti materie prime e la sua economia è fondamentalmente di trasformazione ed esportazione. Proprio in questi giorni l' Istat ha diffuso i dati del secondo trimestre, che indicano il nostro export superiore come valore all' import. Ma nell' economia globale, i costi di distribuzione, di trasporto e di spedizione sono fondamentali quanto i costi di produzione delle merci. E sulle reti siamo ben lungi dall' essere all' optimum».

Una Zls per Orte-Civitavecchia

Fdi presentano il disegno di legge

Una Zona logistica semplificata nell'area portuale e logistica Civitavecchia-Orte. È questa la proposta che fa parte della riforma quadro presentata da Fratelli d'Italia inerente le Zone economiche speciali e l'istituzione delle Zone logistiche semplificate nei grandi porti del Centro Nord.

A presentarla durante una conferenza stampa sono stati il deputato Mauro Rotelli e il senatore Adolfo Urso, primo firmatario della legge.

"Dopo una serie di incontri finalizzati al completamento delle infrastrutture -ha spiegato Rotelli- il testo normativo presentato ai due rami del Parlamento delinea un piano di sviluppo programmatico fondamentale per la crescita economica del quadrante Orte-Civitavecchia-Viterbo".

Quello che chiede Fratelli d'Italia, continua, è una riforma organica perchè la portualità è un punto di forza per lo sviluppo del Paese.

"Se andiamo a confrontarci con quanto avviene in altre realtà, possiamo notare che esistono già 2700 Zes in tutto il mondo. Il nostro modello d'ispirazione è quello della Polonia che, proprio grazie a quanto fatto dal governo di destra con provvedimenti come questo, negli ultimi 20 anni ha potuto vivere una sorta di boom economico. Le Zes -ha proseguito il senatore- rappresentano un vero esempio del cambiamento avuto in quel Paese negli ultimi 20 anni. Il trilaterale Civitavecchia, Orte, Viterbo può essere dunque una chiave di volta per il rilancio dell'economia dell'intero Paese. Grazie a questo provvedimento ci saranno aumenti dei benefici fiscali (in alcuni casi fino a 20 anni) e una semplificazione delle procedure legali per incentivare la produzione".

In pratica la proposta farebbe estendere i provvedimenti dell'area del Mezzogiorno anche alle regioni del Centro Nord in particolare al porto di Civitavecchia. Questo prevedendo una semplificazione delle procedure, incentivi fiscali e agevolazioni per investimenti programmati.

"Le nostre sono azioni che vanno nella logica di aumentare gli investimenti sul territorio" ha dichiarato Rotelli. "Riteniamo che questa sia una riforma necessaria per stare al passo con quanto già avviene nelle altre realtà europee e mondiali".

"Ci batteremo per far sì che l'iter parlamentare duri il meno possibile" ha aggiunto ancora il senatore Urso. "Ci rivolgiamo alla Lega affinché faccia sua questa tematica e la inserisca il prima possibile all'interno della nuova riforma economica".

Bocciata dalla Uil la nuova **Autorità**

«La paventata istituzione, da parte del Ministero dei trasporti, di una sedicesima **Autorità di sistema portuale** finirà per spaccare in due la **portualità** calabrese e, allo stesso tempo, tenderà a sottrarre a Gioia Tauro il suo ruolo strategico nel rilancio della **portualità** del Mezzogiorno». Esordiscono così, in una nota congiunta, Santo Biondo e Giuseppe Rizzo, rispettivamente segretario generale Uil Calabria e Uilt Calabria.

«Il Governo nazionale, l' esecutivo del cambiamento - continuano i sindacalisti -, deve cambiare marcia rispetto al passato su Gioia Tauro, innanzitutto nominando un presidente dell' **Autorità portuale** di spiccata competenza nel settore, mettendo così fine al commissariamento. Contestualmente a ciò, il Governo deve rendere immediatamente operativa la Zes con l' emanazione del Dpcm sulla semplificazione. L' unica modifica che andrebbe apportata alla legge di istituzione consiste nel prevedere nel Comitato di indirizzo della Zona economica speciale la presenza delle amministrazioni locali e delle forze sociali, per fare in modo che nella fase di insediamento nell' area di realtà produttive si possano mettere in campo strumenti di negoziazione programmata. Le sorti dei 377 lavoratori collocati nell' Agenzia dipendono dalla concreta ripartenza del porto di Gioia e dell' area retroportuale.

Sul loro futuro non accetteremo che venga avviato un "mercato delle vacche" o che la scelta rimanga di esclusiva competenza delle aziende, ma daremo il nostro assenso solo all' avvio di selezioni basati sui criteri della legalità, della trasparenza e del merito».

Biondo e Rizzo esortano quindi la deputazione parlamentare calabrese «per quanto di sua competenza» a «prestare la massima attenzione alle dinamiche politiche ed economiche che interessano da vicino il destino di Gioia Tauro e, più in generale, della regione tutta» mentre «alla Regione spetterà il compito di rimodulare i fondi Fsee Fesr, al fine di mettere in campo una politica industriale che preveda misure coerenti e complementari alle misure nazionali, per irrobustire il progetto Zes su Gioia Tauro e sull' intera Calabria».