



Primo Piano:

- **Integriamo i porti e le Città** (Porto di Ravenna)
- **Accordi Commercialisti e Qatar** (Italia Oggi, Il Mattino)

Dai Porti:

Venezia:

"...La Morte di Venezia ..." (L'Informatore Navale, Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

"...partecipa al Grea Shipping Summit ..." (Seareporter)

Trieste:

"...Progetto Triesterailport ..."

(Il Nautilus, Informazioni Marittime, Messaggero marittimo, Ansa)

Genova:

"...Decreto Genova..." (The Medi Telegraph, Corriere Marittimo, Ferpress, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore)

Ravenna:

"...un vertice con Alsea e Arsi..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Smart Port Index..." (Informazioni Marittime)

"...Intervento al Naples Shipping Week..."

(Messaggero Marittimo, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...lavoratori a rischio..." (L'Informatore Navale)

Napoli:

"...Spirito: i porti campani hanno voltato pagina..."

(The Medi Telegraph)

Brindisi:

"...Zone economiche speciali..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...Nuovi treni... e polemiche"

(Gazzetta del Sud, Il Quotidiano di Calabria)

"...Rotari Club Stretto di Messina..." (ilcittadinodimessina.it)

"...Autorità dello stretto ..." (Stretto Web, Tempo Stretto, Corriere della Sera, Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Saline Mulinello..." (Web Marte)

Focus:

- **Naples Shipping Week e Zone Economiche Speciali**
(Varie testate)

INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
29,30 SETTEMBRE e
1 OTTOBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Mensile Il Messaggero Marittimo 30.9.2018

Mensile Il Porto di Ravenna 9-2018

Newsletter Porti Campani in Rete 09-2018



Porto di Ravenna

Intervista al presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, su riforma, Zes, fondali, transshipment

Integriamo i porti e le città



Si torna a parlare di una revisione della legge sui porti che faccia perno - come ha detto il sottosegretario Rixi - sul ritorno degli enti locali nei comitati, una governance più condivisa nel contesto di una società mista pubblico-privato e una certa quota di autonomia finanziaria. Assoporti come vede questa ipotesi?

Direi che il coinvolgimento degli enti locali all'interno dei comitati di gestione abbia un senso, in quanto la condivisione con le città e i territori è una cosa importante. Come Assoporti lavoriamo molto sull'integrazione dei porti e le città. Riguardo la natura giuridica dei porti, direi che prima di esprimere questa o quella ipotesi, ovvero Ente pubblico piuttosto che Società, occorre fare degli approfondimenti mirati. Anche questo è un tema che come Associazione stiamo portando avanti.

Si parla anche di una maggiore flessibilità delle AdSP, ad esempio, in materia di fondali. Tema che sta molto a cuore al porto di Ravenna.

Sull'argomento dei dragaggi, si sta lavorando molto per rendere l'attuazione delle norme più snelle e funzionali. I porti hanno necessità di essere competitivi e la burocrazia non aiuta. Credo che lavorando a stretto contatto con il Governo e il Parlamento, si possa riuscire a ottenere i risultati attesi in termini di semplificazione e snellimento delle procedure.

Altra ipotesi sul tavolo è quella dell'autonomia finanziaria delle AdSP. Ma le Authority che non hanno terreni di proprietà cosa metteranno a reddito?

Anche questa domanda necessita di approfondimenti mirati. I porti non possono essere visti in maniera superficiale e ipotetica. Prima di modificare le norme vanno considerate tutte le variabili. Non posso che citare quello che sento sempre quando vado in sede dell'UE, ovvero "...quando hai visto un porto, hai visto soltanto quel porto". Non sempre tutte le ipotesi sul tavolo vanno bene per tutte le realtà e quindi dobbiamo fare previsioni che non danneggino la nostra portualità nazionale.

Assoporti ha presentato recentemente uno studio sui rapporti tra scali italiani e Mediterraneo. I porti italiani potranno caratterizzarsi ancora, per la maggior parte, come porti di transshipment?

I porti di transshipment sono proprio un esempio di quello che ho appena detto. Per questi porti vanno fatte delle considerazioni specifiche. E anche tra loro, i nostri porti di transshipment presentano delle peculiarità e delle differenze. Come Associazione a breve presenteremo, in continuità con lo studio che Lei cita, un approfondimento sui porti del Mezzogiorno. Speriamo che questi lavori siano utili per il Governo e il Parlamento poiché attraverso un'attenta analisi si possono trarre le conclusioni migliori per la portualità.

Le zone economiche speciali e le zone logistiche speciali possono aiutare a riequilibrare il peso dei porti nazionali nel contesto Mediterraneo?

Questo è uno degli argomenti che saranno trattati nel nostro lavoro. Magari non bastano le ZES per riequilibrare il peso dei porti, ma certamente è una misura utile e importante.

Lo studio che stiamo realizzando andrà a fondo anche su questo tema.

Rossi: "Tante idee in comune"

Mi fa piacere ospitare a Ravenna, anche se per ora soltanto attraverso i mass media, il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino.

Condivido con lui tante idee relative alla portualità italiana, a partire dalla constatazione che ogni porto ha peculiarità proprie che concorrono alla crescita della portualità nazionale. Con D'Agostino condivido anche l'idea di rafforzare il ruolo dell'Alto Adriatico nel contesto nazionale e internazionale. Non a caso parteciperemo ad alcune iniziative di promozione degli scali all'estero.

Un saluto presidente e appuntamento in Assoporti.

Daniele Rossi - presidente AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale



"Riavviciniamo Municipalità e AdSP"

Sulla proposta di 'riforma' della riforma portuale ecco alcuni commenti.

"Credo che tutto si possa riassumere in un concetto: Se vuoi autonomia di potere serve anche autonomia finanziaria. Se vogliamo che ogni AdSP cammini con le proprie gambe deve essere messa in condizione di avere risorse proprie. Per il resto, prima di commentare, vorrei capire con chiarezza in quale direzione stiamo andando, perché ancora non mi sembra chiaro l'obiettivo della riforma bis" dice Manlio Cirilli, presidente della sezione Logistica di Confindustria Romagna.

Franco Poggiali (presidente Agenti marittimi): "Una revisione della legge di riforma portuale che porti a un maggior collegamento tra AdSP e Istituzioni locali può essere vista positivamente. La progettualità delle Adsp è direttamente collegata agli strumenti urbanistici dei Comuni e quindi una stretta relazione deve essere prevista.

Ritengo che il provvedimento più urgente sia quello di snellire la burocrazia e ogni norma che possa ritardare l'avvio di progettualità di cui non solo Ravenna, ma tutto il Paese hanno assolutamente bisogno".

"Premesso che la riforma dei porti varata dal ministro Delrio nel 2016 era attesa da tempo e sicuramente contiene al suo interno diversi spunti positivi, come ad esempio l'accorpamento delle autorità portuali, - commenta Francesco Mattiello, presidente Gruppo Giovani Agenti e Mediatori Marittimi di Ravenna - ha dimostrato nel corso di questi due anni di soffrire anche di alcune criticità come ad esempio uno scollamento con la Municipalità che invece ritengo fondamentale. La più grande criticità a mio parere riguarda la volontà di centralizzare le decisioni sui singoli porti. Ritengo che sia giusto affidare a Roma un coordinamento capace di individuare le caratteristiche di uno scalo ma che poi la conferenza nazionale di coordinamento debba, attraverso il confronto con le singole realtà locali, fare un'analisi più dettagliata scegliendo ad esempio un unico porto nazionale su cui puntare per il transshipment ed evitare che questa vocazione venga seguita da più porti. Il mio augurio più grande è che se dovesse venire riformata la riforma questo avvenga senza grossi scossoni in modo da migliorare una già buona legge".

Commercialisti, chance dal settore marittimo

Portare il tema del cluster marittimo all'attenzione di un vasto pubblico di professionisti e rafforzare il loro ruolo nell'analisi del settore, che offre molte opportunità di business per i commercialisti. Questo l'obiettivo del documento «il cluster marittimo e le opportunità per i commercialisti», prodotto dal Consiglio nazionale dei commercialisti, coadiuvato dalla Fondazione, nell'ambito del progetto «attività di impresa - area rafforzamento contenuti specifici della professione». Il progetto prevede l'analisi e lo studio di vari comparti di mercato per poter individuare le opportunità di business a disposizione della categoria. «Per rafforzare il nostro ruolo nel settore», si legge nella nota diffusa dal Cndcec, «sono già stati definiti una serie di accordi di partenariato con i più importanti operatori del settore, tra cui **Assoport** e la Federazione del mare, ed è stato avviato un ciclo di eventi sul territorio. L'obiettivo è quello di favorire la creazione di gruppi di lavoro locali al fine di sviluppare le conoscenze e le esperienze dei colleghi che svolgono professioni in tali ambiti, interfacciandosi con l'area di delega del Consiglio nazionale».

Proprio in questo ambito rientra il protocollo siglato tra il Cndcec e Ucina confindustria nautica, la rappresentanza associativa nazionale dell'industria e della filiera italiana della nautica, che associa l'85% delle industrie del settore. Il protocollo prevede una «reciproca e fattiva collaborazione» per supportare lo sviluppo della nautica e, più in generale, del settore marittimo. Saranno programmati una serie di eventi formativi ed informativi per i commercialisti specializzati nelle materie riguardanti le attività di impresa nell'ambito dell'economia del mare. Saranno individuati fin da subito i soggetti delegati al coordinamento delle relazioni tra i due organismi. Tra le iniziative comuni che si realizzeranno, vengono menzionate: «l'organizzazione congiunta o il reciproco coinvolgimento in eventi scientifici e culturali in materia di economia del mare; l'individuazione di specifiche problematiche tecnico-professionali che coinvolgono il settore e l'elaborazione di proposte comuni di revisione della normativa vigente per il sostegno e lo sviluppo dell'attività di impresa nel settore nautico».

«MONDIALI IN QATAR CHANCE PER L' ITALIA»

'Salzano, ambasciatore a Doha: «Grandi gruppi industriali del nostro Paese partecipano con le loro strutture e la loro creatività a questo grande evento»

La Coppa del mondo ha già iniziato il suo viaggio verso il caldo Qatar. Per la prima volta la rassegna iridata si svolgerà in inverno, tra novembre e dicembre, con uno stop ai campionati nazionali. Tra i primi a tifare per una qualificazione degli azzurri nel 2022 c'è Pasquale Salzano, ambasciatore italiano a Doha e grande supporter del Napoli.

Ambasciatore, come si sta preparando il Paese a questo evento invernale?

«Era obbligatorio per evitare le temperature estreme dei mesi estivi che possono raggiungere i 50 gradi, anche se chi sarà in Italia si troverà a sostenere la nostra nazionale di fronte al camino o sulla neve. Il Qatar si sta preparando con grande anticipo a questa sfida epocale, la prima volta di un paese arabo e in uno Stato così piccolo (stessa superficie del nostro Abruzzo) ma dalle immense ricchezze, potendo vantare il Pil pro capite più alto al mondo. Più di 200 miliardi di dollari stanziati per l'organizzazione e le infrastrutture».

Un Paese piccolo, ma tanti stadi.

«Sono otto e tutti in fase avanzata di realizzazione, opere di altissima ingegneria anche grazie alla competenza tecnica delle più grandi imprese di costruzione al mondo, tra le quali primeggiano le italiane Salini Impregilo e Cimolai. Gli stadi richiederanno nella forma gli elementi della tradizione del Qatar, come ad esempio il design esterno a tenda beduina del Al Bayt Stadium, uno dei più complessi in assoluto e affidato proprio a progettisti italiani».

Si parla molto però delle difficili condizioni dei lavoratori impegnati nelle costruzioni.

«Tema cruciale su cui il nostro Paese è sempre stato attento e continuerà ad esserlo. Nel 2014 è stato presentato un ricorso contro il Qatar presso l'Organizzazione internazionale del lavoro (Ilo) in cui si accusava l'Emirato di violazione delle norme previste a tutela dei lavoratori. Tuttavia, a seguito dell'approvazione da parte di Doha di una nuova e più avanzata legislazione del lavoro, l'Ilo nello scorso anno ha dichiarato finalmente chiusa la fase di contenzioso, ritenendo le nuove norme in linea con gli standard di tutela internazionale. La normativa prevede salari minimi garantiti, orari strettamente regolati soprattutto nelle ore più calde e maggiori tutele nella libertà di lasciare il Paese oltre all'apertura di un ufficio dell'Ilo a Doha».

- segue

Oltre alla costruzione degli stadi quali sono le possibilità per l' Italia?

«Un esempio è il nuovo porto internazionale di Hamad, dove ad un consorzio a guida dell' italiana Agrotec è stata assegnata la progettazione e la realizzazione delle Food security strategic facilities.

L' Italia potrà giocare un ruolo crescente, colto con lungimiranza dai vertici Coldiretti-Filiera agricola italiana e **Assoporti** che proprio pochi giorni fa hanno effettuato la prima visita ufficiale a Doha per approfondire potenzialità di commercializzazione di prodotti made in Italy. In fase di ulteriore espansione in vista dei mondiali di calcio è anche il settore legato all' hospitality, nonché quello dell' edilizia residenziale e i correlati settori della progettazione e dell' interior design. Numerose imprese italiane sono già impegnate nella realizzazione della rete stradale e autostradale e nella metropolitana. Un grande riconoscimento è stato inoltre ottenuto da Anas, unico soggetto internazionale scelto da Ashghal (l' Autorità per i lavori pubblici qatarina) per il controllo di qualità in tutti i progetti di reti stradali nel paese, e da Italconsult, riconosciuta anche dalle autorità locali come eccellenza dell' ingegneristica internazionale».

Il Qatar ha investito nella sponsorizzazione della Roma.

Ritiene che anche il Napoli di De Laurentiis possa interessare gli investimenti qatarioti?

«Doha punta molto sullo sport e gli investimenti in questo settore sono stati da sempre molto generosi come dimostrano ad esempio i successi ottenuti dal Paris Saint Germain. Sulla stessa linea si colloca anche la sponsorizzazione della maglia per la Roma da parte di Qatar Airways, che ha di recente acquisito un' importante quota azionaria nella ex Meridiana lanciando la nuova Air Italy.

Nulla esclude che in futuro anche con il Napoli possano essere concordate formule di collaborazione con il Qatar e il fatto che la squadra azzurra abbia conquistato il suo ultimo trofeo, la Supercoppa italiana, proprio qui a Doha potrebbe essere di buon auspicio e magari perché no anche rappresentare uno stimolo in più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Valentino Di Giacomo

Morte “di” Venezia

Gli agenti marittimi denunciano: due ministri ipotizzano la chiusura del porto. A rischio non solo 18.000 posti di lavoro e più di un miliardo di fatturato: in pericolo la sopravvivenza della città.

Venezia, 29 settembre 2018 – Non solo imbarazzo e preoccupazione, ma una denuncia pubblica di follia governativa. L'Associazione agenti marittimi del Veneto, presieduta da Alessandro Santi, scende in campo insieme con la Federazione nazionale, Federagenti, dopo le dichiarazioni pubblicate sui 'social' dal Ministro alla Cultura Bonisoli e avallate dal Ministro alle Infrastrutture Toninelli, sul tema delle Grandi navi a Venezia e della gestione del porto lagunare. “Siamo di fronte a una condanna a morte del porto, di una delle attività economiche principali di Venezia e del Veneto, ma anche della ragione d'essere, storica e attuale, della città”.

“La storia di Venezia dovrebbe insegnare – prosegue Santi – quanto sia inscindibile il legame tra il porto e la città; ma questo insegnamento non è neppure percepito: due ministri dimostrano di non avere la benché minima idea della realtà veneziana, scegliendo la strada dei facili proclami di propaganda, affidandosi a messaggi su piattaforme social, e ponendosi a fianco di chi vuole condannare Venezia all'immobilismo, frutto maturo di una totale mancanza di una politica efficace sulla residenzialità con la conseguente necrotizzazione del suo tessuto sociale”.

“Gli operatori marittimi non possono assistere passivamente a un omicidio in diretta: una scure calata dall'alto che rischia di tagliare in modo netto un settore economico fondamentale come quello delle attività portuali, azzerando un comparto che – secondo autorevoli e non contestabili studi pubblicati – costituisce più del 20 % della ricchezza generata nell'area metropolitana (1,1 Miliardi di euro, ottava città italiana)”.

“Da anni – ricorda Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – gli agenti marittimi sono impegnati in prima linea, con studi, ricerche, analisi, sempre condivise con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti in questo settore, dimostrando ampiamente la compatibilità delle attività portuali e di una filiera di lavoro e reddito irrinunciabile con la salvaguardia e la tutela non soltanto di Venezia e della sua laguna. Oggi ci troviamo di fronte, sostenute da ministri sui social, e ribadisco sui social, a una ipotesi folle di decrescita... felice. Progetti e innovazioni concrete finalizzati a garantire una prospettiva di sviluppo e non di declino al futuro della città, ma anche studi redatti in sei anni da parte delle autorità locali competenti... tutto inutile, tutto vano; a avere il sopravvento è solo un'ipotesi di pura propaganda: quella della morte di Venezia.”

- segue

Secondo gli agenti marittimi una scelta drastica come quella ventilata dai Ministri, porta come intrinseca conseguenza, l'acuirsi del fenomeno di 'museizzazione' di Venezia, soffocando di fatto le attività alternative alla monocultura turistica. E ciò quando ormai anche nel mondo che guarda a Venezia, è ben chiaro che la tutela della bellezza di questa città unica dovrebbe basarsi sulla gestione e soluzione dei reali problemi della città, che non sono, come non lo sono mai state, le navi.

“Ci siamo sempre resi disponibili – conclude Santi – al confronto e al dialogo e continueremo a farlo, se questo significa garantire un futuro alla nostra città. Ma di fronte a affermazioni come queste non possiamo che esprimere il nostro totale disaccordo e preannunciare una ponderata ma ferma opposizione, a tutela delle attività produttive, dei lavoratori e delle loro famiglie e anche della nostra storia e eredità comune”.

Venezia, Grandi navi / Musolino: "Fare porto in maniera sostenibile è possibile"

di Lucia Nappi

ROMA - *"Ho appreso stamani, dalle pagine di Facebook del ministro della cultura Bonisoli che la soprintendenza di Venezia sta avviando l'iter che porterà al riconoscimento del vincolo storico-artistico al Canale della Giudecca e ai canali e di accesso portuali."* Queste le parole di perplessità di **Pino Musolino**, presidente dei porti di Venezia e Chioggia, intervenuto in merito alla dichiarazione del ministro **Alberto Bonisoli sulla tutela delle vie d'acqua di Venezia**. L'esternazione avviene nel contesto della **Naples Shipping Week**, nel tardo pomeriggio di ieri, e si rivolge all'indirizzo del vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, **Edoardo Rixi**, arrivato alla manifestazione carico di notizie, tra le quali lo sblocco del decreto Genova e i 30 milioni stanziati dal decreto per il porto del capoluogo ligure per l'emergenza causata dal crollo del ponte Morandi, notizia, questa ultima, che getta nello sconforto i genovesi presenti in sala.

Ad accrescere la perplessità di Musolino il fatto che **la proposta di Bonisoli sia stata accolta dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli**, che si dice pronto ad [aprire un Tavolo Tecnico per la tutela della Laguna](#).

Musolino entra a gamba tesa anche sulle questioni del dialogo fra istituzioni, o forse meglio, sulla mancanza del dialogo con i due ministeri in questione: *"In una democrazia che possa definirsi autentica ed efficiente il dialogo inter-istituzionale è fondamentale - sottolinea il presidente del porto di Venezia- "e non si fa policy solo sui social media; e nel merito, perché quel bilanciamento fra ambiente e porto cui il ministro si riferisce viene praticato ogni giorno dall'Autorita' di Sistema Portuale"*.

I dati parlano chiaro: il delicato ecosistema della Laguna deve essere oggetto di rispetto ambientale, ma non si può neppure ignorare che le attività del porto commerciale, comprese quelle crocieristiche, **attivino il 20% del Pil** dell'area metropolitana ed occupino una forza lavoro di **18 mila dipendenti**: *"Non è un caso se, proprio oggi, mi trovo alla Naples Shipping Week - continua il presidente del porto veneto- per illustrare alla comunità portuale nazionale le*

- segue

*buone pratiche del nostro porto in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni e di eco-sostenibilità in genere delle attività portuali; questo perché **Venezia rimane un punto di riferimento internazionale sul fronte del rispetto ambientale** in termini di regole, procedure e tecnologie utilizzate".*

*"Da cittadino prima e da amministratore pubblico poi, non voglio e non posso pensare di mettere in atto soluzioni che pregiudichino la vita del porto e che mettano a repentaglio l'occupazione presente e futura. Questo il vero ruolo che svolgiamo al servizio dei nostri concittadini. **Fare porto a Venezia in maniera sostenibile, innovando, sviluppando e allo stesso tempo preservando e tutelando l'ambiente e la città è non solo possibile, ma la cifra del nostro lavoro quotidiano**".*

"Due ministri ipotizzano la morte di Venezia"

Agenti marittimi e Federagenti denunciano il rischio sul tema Grandi navi

VENEZIA – Non solo imbarazzo e preoccupazione, ma una denuncia pubblica di follia governativa. L'Associazione agenti marittimi del Veneto, presieduta da Alessandro Santi, scende in campo insieme con la Federazione nazionale, Federagenti, dopo le dichiarazioni pubblicate sui 'social' dal ministro alla Cultura Bonisoli e avallate dal ministro alle Infrastrutture Toninelli, sul tema delle Grandi navi a Venezia e della gestione del porto lagunare.

"Siamo di fronte a una condanna a morte del porto, di una delle attività economiche principali di Venezia e del Veneto, ma anche della ragione d'essere, storica e attuale, della città".

"La storia di Venezia dovrebbe insegnare – prosegue Santi – quanto sia inscindibile il legame tra il porto e la città; ma questo insegnamento non è neppure percepito: due ministri dimostrano di non avere la benché minima idea della realtà veneziana, scegliendo la strada dei facili proclami di propaganda, affidandosi a messaggi su piattaforme social, e ponendosi a fianco di chi vuole condannare Venezia all'immobilismo, frutto maturo di una totale mancanza di una politica efficace sulla residenzialità con la conseguente necrotizzazione del suo tessuto sociale".

"Gli operatori marittimi non possono assistere passivamente a un omicidio in diretta: una scure calata dall'alto che rischia di tagliare in modo netto un settore economico fondamentale come quello delle attività portuali, azzerando un comparto che – secondo autorevoli e non contestabili studi pubblicati – costituisce più del 20 % della ricchezza generata nell'area metropolitana (1,1 miliardi di euro, ottava città italiana) ..

"Da anni – ricorda Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – gli agenti marittimi sono impegnati in prima linea, con studi, ricerche, analisi, sempre condivise con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti in questo settore, dimostrando ampiamente la compatibilità delle attività portuali e di una filiera di lavoro e reddito irrinunciabile con la salvaguardia e la tutela non soltanto di Venezia e della sua laguna.

Oggi ci troviamo di fronte, sostenute da ministri sui social, e ribadisco sui social, a una ipotesi folle di decrescita...felice. Progetti e innovazioni concrete finalizzati a garantire una prospettiva di sviluppo e non di declino al futuro della città, ma anche studi redatti in sei anni da parte delle autorità locali competenti.... tutto inutile, tutto vano; ad avere il sopravvento è solo un'ipotesi di pura

- segue

propaganda: quella della morte di Venezia”.

“Secondo gli agenti marittimi una scelta drastica come quella ventilata dai ministri, porta come intrinseca conseguenza, l’acuirsi del fenomeno di ‘museizzazione’ di Venezia, soffocando di fatto le attività alternative alla monocultura turistica. E ciò quando ormai anche nel mondo che guarda a Venezia, è ben chiaro che la tutela della bellezza di questa città unica dovrebbe basarsi sulla gestione e soluzione dei reali problemi della città, che non sono, come non lo sono mai state, le navi”.

“Ci siamo sempre resi disponibili – conclude Santi – al confronto e al dialogo e continueremo a farlo, se questo significa garantire un futuro alla nostra città. Ma di fronte a affermazioni come queste non possiamo che esprimere il nostro totale disaccordo e preannunciare una ponderata ma ferma opposizione, a tutela delle attività produttive, dei lavoratori e delle loro famiglie e anche della nostra storia e eredità comune”.

Venezia, nuova protesta del Comitato No Grandi Navi

Venezia - Una ventina di imbarcazioni a remi per una regata lungo il Canale della Giudecca, al centro del quale sono state poste alcune installazioni galleggianti con palloncini e finte “mine”.

Venezia - Una ventina di imbarcazioni a remi per una regata lungo il Canale della Giudecca, al centro del quale sono state poste alcune installazioni galleggianti con palloncini e finte “mine”. Sono questi gli elementi principali della nuova manifestazione del **Comitato No Grandi Navi**, che sta prendendo avvio a Venezia. Il presidio della manifestazione è stato posto lungo le Zattere, con alcuni gazebo informativi e che diffondono musica. Sempre sulla fondamenta sono stati allestiti ormeggi galleggianti e punti di ristoro. Le “mine” e i palloncini simboleggiano gli “ostacoli” che i manifestanti vogliono opporre alle grandi imbarcazioni da crociera, delle quali cui tuttavia nel pomeriggio non è previsto il passaggio nel canale.

L’iniziativa di oggi chiude una due giorni organizzata dai “comitati del no” che ieri ha tenuto un’assemblea ai **Magazzini del Sale**, cui hanno preso parte circa 300 persone in rappresentanza di vari gruppi che si oppongono a grandi opere a livello nazionale

MIT, Toninelli: Tavolo tecnico per la tutela della Laguna

ROMA - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in un comunicato rende noto di accogliere *"con favore l'importante iniziativa annunciata dal Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Alberto Bonisoli, di avviare il processo che porterà al riconoscimento dell'interesse storico-artistico delle vie d'acqua urbane a Venezia, ed in particolare del Canale della Giudecca, dove oggi transitano navi di grande dimensioni.*

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, aggiunge che presto si aprirà un tavolo tecnico per capire come tutelare al meglio quello scrigno incredibile d'arte, storia e bellezza che è la Laguna di Venezia."

Pino Musolino partecipa al Green Shipping Summit della terza edizione del Naples Shipping Week

Il Porto di Venezia presente al **Green Shipping Summit**, uno degli appuntamenti di maggiore rilevanza della Naples Shipping Week, la Kermesse nazionale sul mondo dello shipping in corso a Napoli questa settimana.

Il Summit è un'ulteriore occasione per lo scalo Veneziano, rappresentato dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Pino Musolino**, per presentare attraverso azioni e fatti concreti la nuova filosofia di Porto sostenibile di cui l'ente da poco istituito si è fatto convinto promotore e che lo vedono impegnato sempre più fortemente su qualità dell'aria, tutela della laguna, intermodalità, efficienza energetica.

L'intervento dello scalo veneziano è inserito in una tavola rotonda che vede la partecipazione di una folta rappresentanza delle Autorità di Sistema italiane, poste a confronto su temi quali: economia circolare, LNG, fonti rinnovabili, abbattimento emissioni, mobilità elettrica all'interno delle aree portuali, illuminazione pubblica a basso consumo, tecnologie per l'elettrificazione delle banchine.

Tutti temi di estrema attualità non solo in relazione all'urgenza di dare attuazione al programma d'azione dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, ma anche e soprattutto in relazione alle precise indicazioni di legge contenute nella recente Riforma della Portualità (Dlgs 4 agosto 2016 n.169) che richiedendo alle Autorità di sistema portuale di redigere un documento di pianificazione energetica ed ambientale volto a ridurre gli impatti sull'ambiente e più specificamente a contenere le emissioni di CO₂.

L'intervento del Presidente Pino Musolino chiarisce come il Porto di Venezia risponde puntualmente a queste sollecitazioni con una serie di interventi posti in essere per esempio sul fronte dei consumi legati all'illuminazione delle infrastrutture che, dallo scorso anno, sono regolati nel nostro scalo in base a parametri e criteri scientifici contenuti in un vero e proprio Piano (PICIL).

Riguardo agli impatti della portualità lato mare e lato terra, lo scalo veneziano condivide con altre realtà logistiche del bacino adriatico-ionico (progetto europeo SUPAIR) e del Centro Europa (progetto europeo Talknet) diverse azioni per efficientare i flussi logistici, sia riducendo congestioni del traffico su strada attraverso nuove tecnologie, sia promuovendo l'intermodalità, nonché favorendo l'utilizzo di veicoli elettrici.

In merito agli interventi di controllo e riduzione delle emissioni tout court, oltre al rinnovo per l'undicesimo anno consecutivo dell'accordo Venice Blue Flag con le compagnie crocieristiche per l'utilizzo di carburante con minimo contenuto di Zolfo (<0.1% in massa) sin dall'ingresso nella bocca di Porto o di sistemi di abbattimento scrubber, nel corso del 2018 si è anche studiato, in collaborazione con ARPAV, una Convenzione di ampio respiro volta a pianificare e realizzare nuovi monitoraggi relativi alla qualità dell'aria in relazione alle attività portuali.

Le azioni messe in campo sono quindi numerose e tutte riferite ad analisi scientifiche e piani programmatici volti a rendere Venezia un porto sempre più sostenibile.

Il Nautilus

PROGETTO “TRIESTERAILPORT” FINANZIATO CON 32,7 MLN. DI EURO NELL’AMBITO DEL PROGRAMMA CEF

TRIESTE – La Commissione Europea ha annunciato il finanziamento del progetto “TriesteRailPort”, presentato lo scorso aprile dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, nell’ambito del Programma CEF – Connecting Europe Facility. “TriesteRailPort” prevede il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali di Campo Marzio. Sarà possibile operare treni da 750 metri provenienti dai diversi terminal contemporaneamente, aumentando considerevolmente la competitività dello scalo.

Il budget totale del progetto, che terminerà entro il 2023, è di 32,7 milioni di euro, di cui il 20% di finanziamento a fondo perduto e l’80% tramite un finanziamento con tassi agevolati per il quale le trattative con la Banca Europea degli Investimenti sono in fase avanzata.

Per il presidente dell’AdSP, Zeno D’agostino “L’approvazione del finanziamento CEF e BEI è una grande notizia, perché è il riconoscimento da parte dell’Europa degli investimenti che il porto sta facendo sulla componente ferroviaria. Non si tratta però di un investimento che arriva in maniera così inaspettata” – rimarca D’Agostino. “C’è stata un’analisi molto puntuale da parte dei tecnici dell’UE, che sono venuti a Trieste più volte al fine di verificare che si stessero chiedendo finanziamenti per un’opera in grado di andare incontro alle esigenze reali della domanda del mercato”.

Lo sviluppo del traffico ferroviario è il core business del porto di Trieste, che ha visto aumentare i traffici ferroviari del 45% nell’ultimo triennio con l’obiettivo di raggiungere i 10.000 treni a fine 2018. Il progetto “TriesteRailPort” rafforzerà ulteriormente la posizione di Trieste come primo porto italiano per movimentazione ferroviaria e hub di riferimento per i collegamenti verso l’Europa.

Informazioni Marittime

Trieste potenzia i treni di Campo Marzio

Ok della Commissione Ue al finanziamento CEF per realizzare un terminal con treni da 750 metri. Fine lavori: 2023. Costo: 32,7 milioni

La Commissione Europea ha annunciato il finanziamento del progetto "TriesteRailPort", presentato lo scorso aprile dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico orientale, nell'ambito del programma europeo Connecting Europe Facility.

"TriesteRailPort" prevede il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali di Campo Marzio. Sarà possibile operare treni da 750 metri provenienti dai diversi terminal contemporaneamente, aumentando considerevolmente la competitività dello scalo.

Il budget totale del progetto, che terminerà entro il 2023, è di 32,7 milioni di euro, di cui il 20 per cento di finanziamento a fondo perduto e l'80 per cento tramite un finanziamento con tassi agevolati per il quale le trattative con la Banca Europea degli Investimenti sono in fase avanzata.

«È una grande notizia, il riconoscimento da parte dell'Europa degli investimenti che il porto sta facendo sulla componente ferroviaria. Non si tratta però di un investimento che arriva in maniera così inaspettata», commenta il presidente dell'Adsp, Zeno D'Agostino. «C'è stata un'analisi molto puntuale da parte dei tecnici dell'Ue, che sono venuti a Trieste più volte al fine di verificare che si stesse chiedendo finanziamenti per un'opera in grado di andare incontro alle esigenze reali della domanda del mercato».

Lo sviluppo del traffico ferroviario è il core business del porto di Trieste, che ha visto aumentare i traffici ferroviari del 45 per cento nell'ultimo triennio con l'obiettivo di raggiungere i 10 mila treni a fine 2018. Il progetto "TriesteRailPort", si legge in una nota dell'authority, rafforzerà ulteriormente la posizione di Trieste come primo porto italiano per movimentazione ferroviaria e hub di riferimento per i collegamenti verso l'Europa.

Commissione europea finanzia progetto “TriesteRailPort”

Con un budget di 32,7 milioni di euro

TRIESTE – La Commissione europea ha annunciato il finanziamento del progetto “TriesteRailPort”, presentato lo scorso Aprile dall’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, nell’ambito del Programma Cef – Connecting Europe Facility.

“TriesteRailPort” prevede il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali di Campo Marzio. Sarà possibile operare treni da 750 metri provenienti dai diversi terminal contemporaneamente, aumentando considerevolmente la competitività dello scalo.

Il budget totale del progetto, che terminerà entro il 2023, è di 32,7 milioni di euro, di cui il 20% di finanziamento a fondo perduto e l’80% tramite un finanziamento con tassi agevolati per il quale le trattative con la Banca Europea degli Investimenti sono in fase avanzata.

Per il presidente dell’AdSp, Zeno D’agostino “L’approvazione del finanziamento Cef e Bei è una grande notizia, perché è il riconoscimento da parte dell’Europa degli investimenti che il porto sta facendo sulla componente ferroviaria. Non si tratta però di un investimento che arriva in maniera così inaspettata”. D’Agostino ha inoltre sottolineato: “C’è stata un’analisi molto puntuale da parte dei tecnici dell’Ue, che sono venuti a Trieste più volte al fine di verificare che si stessero chiedendo finanziamenti per un’opera in grado di andare incontro alle esigenze reali della domanda del mercato”.

Lo sviluppo del traffico ferroviario è il core business del porto di Trieste, che ha visto aumentare i traffici ferroviari del 45% nell’ultimo triennio con l’obiettivo di raggiungere i 10.000 treni a fine 2018. Il progetto “TriesteRailPort” rafforzerà ulteriormente la posizione di Trieste come primo porto italiano per movimentazione ferroviaria e hub di riferimento per i collegamenti verso l’Europa.

Porti: da Commissione Ue 32,7 mln per TriesteRailPort

Progetto potenzierà infrastrutture scalo portuale entro 2023

(ANSA) - TRIESTE, 28 SET - La Commissione Europea ha annunciato il finanziamento del progetto 'TriesteRailPort', presentato lo scorso aprile dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, nell'ambito del Programma CEF - Connecting Europe Facility.

"TriesteRailPort" prevede il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali di Campo Marzio. Sarà possibile operare treni da 750 metri provenienti dai diversi terminal contemporaneamente, aumentando considerevolmente la competitività dello scalo.

Il budget totale del progetto, che terminerà entro il 2023, è di 32,7 milioni di euro, di cui il 20% di finanziamento a fondo perduto e l'80% tramite un finanziamento con tassi agevolati per il quale le trattative con la Banca Europea degli Investimenti sono in fase avanzata.

Per il presidente dell'AdSP, Zeno D'agostino "l'approvazione del finanziamento CEF e BEI è una grande notizia, perché è il riconoscimento da parte dell'Europa degli investimenti che il porto sta facendo sulla componente ferroviaria". Non si tratta, sottolinea D'Agostino, di un investimento che arriva in maniera così inaspettata. C'è stata un'analisi molto puntuale da parte dei tecnici dell'Ue, che sono venuti a Trieste più volte al fine di verificare che si stessero chiedendo finanziamenti per un'opera in grado di andare incontro alle esigenze reali della domanda del mercato". Lo sviluppo del traffico ferroviario è il core business del porto di Trieste, che ha visto aumentare i traffici ferroviari del 45% nell'ultimo triennio con l'obiettivo di raggiungere i 10.000 treni a fine 2018. Il progetto 'TriesteRailPort' rafforzerà ulteriormente la posizione di Trieste come primo porto italiano per movimentazione ferroviaria e hub di riferimento per i collegamenti verso l'Europa.

The Medi Telegraph

Genova, Toti sfida Toninelli: «Dove sono i soldi per il porto?»

Genova - «Caro ministro Toninelli se come scrive su Facebook vuole davvero ridare dignità ai genovesi, **cominciamo evitando di proporre ponti dove giocare a bocce e fare grigliate**. Dignità fa rima con verità. Genova e la Liguria vogliono ascoltare impegni veri».

Genova - Mentre i genovesi aspettano la nomina del Commissario straordinario alla ricostruzione di quello che è stato il viadotto Morandi e soprattutto vogliono che qualcuno dica “domani cominciamo”, nel week end in cui il DI Genova viene **pubblicato in Gazzetta ufficiale diventando così operativo**, il governatore Giovanni Toti apre il fuoco alzo zero nei confronti del ministro alle infrastrutture Danilo Toninelli che sul suo profilo Facebook scrive, tra l'altro: «È dal 14 agosto che sto lavorando duro e senza sosta per ridare a Genova e ai genovesi la dignità che meritano. E soprattutto un ponte solido il più presto possibile».

Sulfurea la risposta di Toti: «Caro ministro Toninelli se come scrive su Facebook vuole davvero ridare dignità ai genovesi, **cominciamo evitando di proporre ponti dove giocare a bocce e fare grigliate**. Dignità fa rima con verità. Genova e la Liguria vogliono ascoltare impegni veri». Ma non finisce qui perché i sassolini nelle scarpe da togliere sono molti. E così arriva anche il commento a Toninelli che scrive: «Nel decreto in vigore ci sono soprattutto tante misure concrete per la città, per i suoi abitanti, per le imprese e per il porto. Misure **cherafforzeremo ulteriormente in Parlamento**. Il commissario straordinario avrà pieni poteri e risorse per ricostruire il ponte, saltando le normali pastoie burocratiche. E grazie al decreto sarà blindato dal punto di vista giuridico, per cui potrà agire senza il timore di possibili ricorsi».

Bruciante la risposta di Toti: «il Decreto non mette per nulla al sicuro da ricorsi e lentezze burocratiche. Anzi, proprio per come è scritto li temiamo tantissimo». E tra l'altro, puntualizza Toti, «è **la prima volta nella storia che invece di far riparare il danno a chi lo ha fatto si prevedono addirittura 300 milioni dei contribuenti per anticipare i soldi necessari**». Infine, prosegue il post del governatore «troviamo soldi veri per il porto. Si parlava di 100 milioni all'anno, ne sono previsti 15. Troviamo i soldi per l'autotrasporto, previsti solo per gli ultimi tre mesi di quest'anno. Troviamo i soldi per le imprese e per gli sfollati».

Infine, siccome Toninelli nel suo post non menziona nemmeno per sbaglio il Terzo valico, Toti gli ricorda che è opera strategica per la Liguria e per le imprese del Nord Ovest e quindi parte l'attacco: «Perché **il Decreto non contiene i fondi per il Terzo**

- segue

valico ferroviario? Anzi, perché sono bloccati anche fondi già stanziati?» e infine l'affondo «Caro Ministro come si permette di mettere l'opera in discussione?». E la Gronda di Ponente, chiede Toti, il cui cantiere doveva partire nei primi mesi del 2019? Stiamo aspettando il suo impegno affinché i tempi vengano rispettati». Mentre sullo scacchiere social della politica si palesa chiaro lo scontro Regione-Governo, i genovesi e soprattutto i cittadini della Valpolcevera aspettano: aspettano la nomina di Claudio Gemme a commissario straordinario e quindi aspettano che qualcuno dica "cominciamo": cominciamo a demolire, cominciamo a costruire. In fondo, è il commento di qualche utente al post di Toti, «in questo momento serve un ponte, nient'altro che un ponte»

The Medi Telegraph

Decreto Genova, Toninelli: «Rafforzeremo misure in parlamento»

Genova - Il ministro su facebook : **«È dal 14 agosto che sto lavorando duro e senza sosta per ridare a Genova e ai genovesi la dignità che meritano. E soprattutto un ponte solido il più presto possibile».**

Genova - «Nel decreto in vigore ci sono soprattutto tante misure concrete per la città, per i suoi abitanti, per le imprese e per il porto. Misure che rafforzeremo ulteriormente in Parlamento». Così su Facebook, a proposito del Decreto Genova, il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. **«È dal 14 agosto che sto lavorando duro e senza sosta - scrive - per ridare a Genova e ai Genovesi la dignità che meritano. E soprattutto un ponte solido il più presto possibile».** «Nel decreto in vigore - aggiunge - c'è molto per il monitoraggio e la sicurezza delle infrastrutture, di cui lo Stato non si è mai davvero fatto carico. Ma ci sono soprattutto tante misure concrete per la città, per i suoi abitanti, per le imprese e per il porto. Misure che rafforzeremo ulteriormente in Parlamento».

Toti a Toninelli: "Genova e la Liguria vogliono impegni veri"

GENOVA- Un botta e risposta via Facebook, ieri pomeriggio, tra il ministro **Danilo Toninelli** e il governatore ligure **Giovanni Toti**. Il tema: il "**decreto Genova**" che, arrivato alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, ha creato grandi preoccupazioni tra genovesi (e non solo loro) dai semplici cittadini, agli operatori delle diverse categorie economiche, gli operatori del porto, spedizionieri, agenti marittimi, e soprattutto la categoria dell'autotrasporto che dal decreto appare molto penalizzata.

Toti da Facebook intravede dietro il decreto lo spettro di ritardi, lunghezze burocratiche, mancanza dei fondi necessari alla realizzazione del ponte crollato e delle due infrastrutture necessarie: **Gronda di Ponente e Terzo Valico ferroviario**. Con il pericolo che la città, il porto, l'economia della regione e quella nazionale ne subiscano gravi contraccolpi.

"Caro Ministro Toninelli," - scrive Giovanni Toti - "se come scrive su Facebook vuole davvero ridare dignità ai genovesi, cominciamo evitando di proporre ponti dove giocare a bocce e fare grigliate.

Secondo, diciamo la verità: il Decreto non mette per nulla al sicuro da ricorsi e lentezze burocratiche. Anzi, proprio per come è scritto li temiamo tantissimo. Terzo, è la prima volta nella storia che invece di far riparare il danno a chi lo ha fatto, si prevedono addirittura 300 milioni dei contribuenti per anticipare i soldi necessari.

Quarto: troviamo soldi veri per il Porto, si parlava di 100 milioni all'anno, ne sono previsti 15. Troviamo i soldi per l'autotrasporto, previsti solo per gli ultimi tre mesi di quest'anno. Troviamo i soldi per le imprese e per gli sfollati.

Infine, perché il Decreto non contiene i fondi per il Terzo Valico ferroviario? Anzi, perché sono bloccati anche i fondi già stanziati? I liguri si sono espressi e vogliono quell'opera, così come la vogliono tutte le imprese del nord-ovest. Caro Ministro come si permette di metterla in discussione? E, se posso ancora una domanda: chi pagherà la Gronda di Ponente? Quel cantiere, dopo anni, avrebbe dovuto partire nei primi tre mesi del 2019, quindi tra 120 giorni da oggi. Stiamo aspettando il suo impegno affinché i tempi vengano rispettati.

Dignità fa rima con verità. Genova e la Liguria vogliono ascoltare impegni veri."

Decreto Genova, Toninelli: "Ridiamo dignità ai genovesi"

ROMA - E' stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il decreto Genova, approvato dal presidente della Repubblica. Il ministro Danilo Toninelli, ieri pomeriggio, dal suo profilo di Facebook ha commentato con un lungo post:

'E' dal 14 agosto che sto lavorando duro e senza sosta per ridare a Genova e ai Genovesi la dignità che meritano. E soprattutto un ponte solido il più presto possibile.'

Il ministro si sofferma su: misure di emergenza, sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, per gli eventi sismici del 2016 e 2017, per il lavoro e per le altre emergenze:

"Nel decreto in vigore c'è molto per il monitoraggio e la sicurezza delle infrastrutture, di cui lo Stato non si è mai davvero fatto carico. Ma ci sono soprattutto tante misure concrete per la città, per i suoi abitanti, per le imprese e per il porto. Misure che rafforzeremo ulteriormente in Parlamento. Voglio elencarne alcune in modo rapido.

- Il commissario straordinario avrà pieni poteri e risorse per ricostruire il ponte saltando le normali pastoie burocratiche. E grazie al decreto sarà blindato dal punto di vista giuridico, per cui potrà agire senza il timore di possibili ricorsi;*
- Vista l'emergenza, quest'anno e il prossimo gli enti locali potranno assumere a tempo determinato fino a 250 persone;*
- Sulle case sgomberate i cittadini non pagheranno praticamente alcuna tassa. E naturalmente non saranno tassati nemmeno gli indennizzi ricevuti;*
- Vengono sospese le cartelle esattoriali fino alla fine del 2019;*
- Imprese, artigiani e professionisti coinvolti vengono ristorati del fatturato perso;*
- Nel territorio della Città metropolitana di Genova c'è la Zona franca con forti agevolazioni ed esenzioni fiscali per le aziende che hanno perso almeno un quarto del fatturato dal 14 agosto 2018 al 30 settembre 2018;*
- Ci sono oltre 23 milioni di euro per il Trasporto pubblico locale e altri 20 milioni alla Regione per il rinnovo del parco mezzi della Città metropolitana;*
- Sono previsti 20 milioni già quest'anno per le spese affrontate dagli autotrasportatori che sono costretti dalle difficoltà logistiche ad allungare i loro percorsi. Ma abbiamo un chiaro impegno del Mef a stanziare molti più soldi nel 2019;*
- Sono disponibili 30 milioni di euro per agevolare al meglio i flussi in ingresso e in uscita dal porto di Genova e per realizzare il varco di ingresso di Ponente;*
- C'è la Zona logistica semplificata per il porto e il retroporto. E procedure anch'esse semplificate per le imprese che vi operano.*

Con il decreto e il commissario daremo a Genova e all'Italia tutte le risposte che meritano nel minor tempo possibile."

Terzo Valico: Rixi, da MIT trasmessi atti per continuare lavori e coperture economiche per posti di lavoro

(FERPRESS) – Roma, 28 SET- “Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso tutti gli atti necessari alla prosecuzione dei lavori del quinto lotto del cantiere del Terzo Valico, garantendo la copertura economica necessaria perché le aziende appaltatrici non cadessero in infrazione e quindi potessero essere messi a rischio circa 200 posti di lavoro. Ora Rfi deve fare la propria parte. Con la delibera Cipe 82, infatti, sono stati autorizzati i fondi del quinto lotto e con la pubblicazione in gazzetta ufficiale, Rfi può iniziare a spendere senza dover attendere nessun trasferimento di fondi.

Lo dichiara il viceministro alle infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi. “È evidente, quindi, che il Ministero abbia provveduto a fare tutti i passaggi: mi aspetto che agli sforzi fatti dal Mit, per andare avanti nei lavori di quest’opera fondamentale, corrisponda un impegno, con la medesima celerità, da parte di tutti i soggetti coinvolti”, conclude Rixi.

Il Secolo XIX

Cambiate il decreto, o Genova resta in ginocchio

la zona arancione e rossa, ci sono oltre 700 aziende, dalle più piccole come i bar, alle più grandi come Ansaldo Energia. Tutte queste aziende, che rendono vivo il tessuto sociale danno lavoro a migliaia di persone, rischiano di perdere il lavoro necessario al loro sostentamento. Questo significa che presto, potremmo avere altri disoccupati che si aggiungeranno ai tanti che, negli anni della crisi, hanno perso il loro posto di lavoro.

Per quanto riguarda il porto, i dati noti, dicono che ci sia già un consistente calo dei traffici in atto. Questi traffici, forse, potranno essere parzialmente recuperati da qualche porto italiano, ma è certo che molti **armatori** si stanno indirizzando verso.

Il Secolo XIX

Il viceministro alle Infrastrutture attaccato dal Pd e dal mondo della portualità e delle imprese: «Quelle misure le avevo scritte diversamente» Pesa la tormentata mediazione tra le amministrazioni genovesi e la fronda grillina: «Si è trovato nel posto sbagliato nel momento sbagliato»

Rixi finisce accerchiato e con poche risorse «Se non trovo 50 milioni cosa ci sto a fare?»

Mario De Fazio /GENOVA 'è chi ne invoca a gran voce le dimissioni, come il Partito democratico. E chi invece è rimasto deluso dai contenuti del decreto Genova, a cominciare dal mondo della portualità e dell'impresa.

Ma che il viceministro legni sta ai Trasporti, Edoardo Rixi, sia finito nel mirino e viva una situazione politicamente delicatissima n'è convinto anche il diretto interessato: «Lo so che la mia posizione non è per nulla invidiabile. In questi giorni preferirei essere un semplice deputato... ».

Di mollare la presa e dimettersi, però, per ora non se ne parla. «La guerra sul decreto non è ancora finita, alcuni contenuti del testo non sono accettabili ma mi batterò perché vengano modificati in sede di conversione in legge - rilancia -.

Se non si trovano cinquanta milioni per il porto di Genova non vedo cosa ci stia a fare il con la delega alla portualità».

Un modo per rilanciare la palla in un altro campo, con i prossimi sessanta giorni entro i quali il decreto Genova dovrà passare dal Parlamento. Un periodo in cui Rixi si gioca politicamente tanto: schiacciato tra la pressione della comunità genovese e dagli alleati politici in Regione e l'equilibrio da

preservare sui tavoli romani con i nuovi compagni di viaggio, i Cinquestelle, il leader ligure del Carroccio è stretto tra due tenaglie: non può andare contro il suo ministro di riferimento, il pentastellato Danilo Toninelli, anche in presenza di gaffe o scivoloni. Ma non può neanche mostrare di tralasciare troppo Genova e l'alleato Toti, con il quale ha costruito l'asse che tiene il "modello Liguria". Il ruolo da mediatore che s'è ritagliato tra Cinquestelle e Regione, nei giorni in cui infuriava la polemica Toti-Toninelli, rischia di lasciarlo in mezzo con il classico cerino in mano.

«Con noi è sempre stato leale ma è chiaro che dopo il crollo del Morandi si trova al posto sbagliato nel momento sbagliato» ragionava ieri un esponente dei Cinquestelle alla buvette della Regione.

Rixi, però, rivendica il lavoro fatto e quello su cui è pronto a battersi. «La misura sui porti non l'avevo

- segue

scritta così - si sfoga - L?hanno cambiata al Mef o alla Ragioneria: non è accettabile far pagare agli altri porti d' Italia il fatto che è caduto un ponte a Genova e il governo dovrà trovare più fondi per lo scalo genovese, almeno per raddoppiare il riparto dell' Iva».

Sul Terzo Valico nega che si sia imposto il veto pentastellato: «Sul sesto lotto di parla di lavori che partiranno nel 2020, sul blocco del quinto il problema è con Ferrovie ma sono intervenuto e la situazione si sbloccherà. Piuttosto l' analisi costi -benefici va bene ma non ammetto che porti un singolo licenziamento». Riconosce l' errore di «appesantire il decreto con articoli che non c' entrano con Genova, così l' iter si è complicato» e avverte: «Se non si fa presto, possiamo pensare di cambiare anche il quadro normativo del commissario».

Resta il nodo politico, difficile da sciogliere. E se le dimissioni sono state chieste da buona parte del Pd, è la deputata dem Raffaella Paita ad affondare il coltello nella piaga delle contraddizioni giallo -verdi - blu: «Toti ha capito che Rixi e la Lega impegnati nel delicato settore delle manutenzioni e dei controlli sulle infrastrutture a rischio. Il risultato è che, prima di firmare qualsiasi atto, tutti cercano di cautelarsi. A MARCIA RIDOTTA lo hanno lasciato solo a gestire la più grande tragedia che la Liguria abbia conosciuto negli ultimi anni? Qualcosa si è rotto e farne le spese potrebbe essere la sopravvivenza del suo stesso governo». Toti non commenta il ruolo di Rixi ma chi gli è vicino giura che i due si sentono e collaborano come sempre. Ma la delusione affiora in un fede lissimo del governatore come l' assessore Giampedrone: «Su questa partita M5S prevale sulla Lega e me ne dispiace, attendiamo delusi che qualcosa possa essere migliorato». Tensioni, attacchi, sfiducia. Ma Rixi resiste: «Resto lì a mediare, non sono contento ma ora bisogna pensare alla città più che al maldipancia personali».

- Pizzarotti, Astaldi, Cmc, Cmb, Itinera, Toto. «Una strage degli innocenti», un big del setto re. Guerra legale inevitabile, se il Parlamento non cor reggerà la norma. -

IL CROLLO DEL PONTE

Genova, Mattarella firma il decreto Il commissario sarà Gemme

Sono 46 articoli che valgono 645 milioni. Testo alla Camera il 22 ottobre Decreto a breve sulla nomina del tecnico Fincantieri che guiderà la ricostruzione

ROMA A 46 giorni dal crollo del ponte Morandi entra in vigore il decreto per Genova, grazie alla firma del presidente Sergio Mattarella e alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. E il governo fa filtrare il nome del super commissario straordinario che sarà chiamato a guidare la ricostruzione, la cui nomina avverrà a stretto giro con un decreto del premier Giuseppe Conte: si tratta del genovese Claudio Andrea Gemme, al vertice di Fincantieri Sistemi integrati. Che ha confermato: «È una bella sfida, ho dato la mia disponibilità».

La scelta non è casuale. Gemme ha vissuto da ragazzo in un palazzo di via Porro, in piena zona rossa. Ci sono alcuni suoi parenti tra gli sfollati, sempre più insofferenti per i ritardi negli interventi e critici anche nei confronti del decreto. Non solo: Gemme arriva da Fincantieri, la controllata di Cdp che il governo, M5S in primis, vorrebbe protagonista in eventuali cordate per la ricostruzione. A esultare per la scelta è stato subito il sottosegretario leghista alle Infrastrutture, Edoardo Rixi: «È un professionista ottimo e capace e conosce bene Genova».

Secondo il provvedimento - 46 articoli che valgono in tutto 645 milioni, di cui 360 fino al 2029 come garanzia pubblica per il rifacimento del viadotto - il commissario avrà un ruolo cruciale: opererà in deroga a ogni disposizione di legge extrapenale, fatti salvi i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Ue, e affiderà i lavori con una procedura negoziata senza previa pubblicazione.

Il decreto esclude esplicitamente Autostrade (e non solo) dalla partita dei cantieri, riconoscendola soltanto «responsabile dell'evento» e dunque tenuta a versare le somme necessarie entro 30 giorni dalla richiesta del commissario: il ripristino del sistema viario sarà infatti affidato a uno o più operatori economici «che non abbiano alcuna partecipazione, diretta o indiretta, in società concessionarie di strade a pedaggio». La motivazione, introdotta per difendersi da eventuali ricorsi, è quella di «evitare un indebito vantaggio competitivo nel sistema delle concessioni autostradali».

Il resto delle misure vale 285 milioni di euro fino al 2022: si va da 250 assunzioni negli enti locali al sostegno agli autotrasportatori (20 milioni per il 2018), dal ristoro alle imprese del 100% del decremento

- segue

del fatturato fino a 200mila euro e per un tetto complessivo di 5 milioni, fino ai fondi per la Regione per il trasporto pubblico locale. Assai controverso e papabile di modifiche durante l' iter parlamentare (che comincerà alla Camera il 22 ottobre) l' intervento per il porto di Genova: è stato sì autorizzato il prelievo aggiuntivo sull' Iva pari al 3%, nel limite di 30 milioni di euro annui, ma "sottratti" al Fondo destinato a tutti i porti.

Dal provvedimento è stata stralciata dopo il vaglio di costituzionalità al Colle soltanto una norma, sulle incompatibilità dei commissari nelle Regioni alle prese con i piani di rientro dal disavanzo sanitario. Tutte le altre hanno resistito, dagli interventi per le aree terremotate di Ischia e del Centro Italia a due misure molto care al vicepremier Di Maio: la reintroduzione della cassa integrazione per cessazione e la possibilità di transare il debito con Invitalia per le imprese che avevano avuto accesso ai mutui agevolati.

Manuela Perrone

Decreto Genova darivedere, patto traiparlamentari della Liguria

Anche i 5 Stelle pronti a riaprire il confronto con i ministeri ma restano contrari a inserire il Terzo valico nel documento

Emanuele Rossi Roberto Sculli /GENOVA
Sessanta giorni da ieri per superare almeno in parte la pochezza del decreto Genova, su cui il coro di critiche si fa più intenso ora dopo ora: dai soldi per il porto a quelli per l'autotrasporto, all'estensione delle misure per le imprese, a partire dalla previsione di più risorse per la zona franca, fino a una limatura dei poteri del commissario, che, tra le pieghe del decreto, nascondono alcune sottili limitazioni che però rischiano di azzopparlo.

È questo il "minimo sindacale" di migliorie al testo del provvedimento per Genova, appena entrato in vigore, che intendono strappare i parlamentari liguri e le amministrazioni locali in vista della procedura di conversione del decreto, che partirà a breve dalla Camera. Un'esigenza su cui sono concordi un po' tutti, a partire dalle forze di maggioranza Movimento 5 Stelle e Lega. E che si tradurrà nella preparazione di un documento ad opera di Regione e Comune, che faranno sponda sui parlamentari, che a loro volta presenteranno degli emendamenti.

IL FORTINO DELLE FINANZE Che più di qualcosa sia andato storto lo dimostra il fatto che gli stessi componenti dell'alleanza di governo siano intenzionati a intervenire su un provvedimento che è per definizione un'espressione della volontà politica dell'esecutivo. Evidentemente non abbastanza risoluta, fino a questo momento, per vincere le resistenze dei tecnici e portare a casa un risultato adeguato. «Iva e fondi per l'autotrasporto sono temi da affrontare di certoribadisce il vice ministro Edoardo Rixicosi come deve essere aumentata la dotazione finanziaria della zona franca urbana, almeno fino ai 50 milioni previsti all'inizio (nel decreto ne sono previsti 20 per il solo 2018 ndr). Le misure necessarie in linea di massima ci sono, a mancare sono i soldi».

Altri argomenti su cui punterà la Lega è il superamento del regime cosiddetto dei de minimis- frutto di una direttiva europea - che impedisce il cumulo oltre una certa soglia dei contributi alle imprese.

LO SCOGLIO TERZO VALICO La volontà di migliorare è condivisa dal Movimento 5 Stelle, salvo che su un punto: sul Terzo valico non ci sarà in aula- come non c'è stata in fase di redazione del decreto la spinta desiderata dalla Lega. In settimana i parlamentari genovesi del M5S si confronteranno coi

- segue

portavoce del Comune, della Valpolcevera e della Regione per stilare una serie di emendamenti.

«Credo si debba aprire un confronto con i ministeri sulle risorse: allargare la "zona franca" per le imprese colpite e trovare più fondi per il primo porto d' Italia- spiega il senatore Mattia Crucioli - ma non ci occuperemo di cose che con l' emergenza non c' entrano, come il Terzo valico». Proprio quello su cui punta il Pd, che con Roberta Pinotti e Raffaella Paita tenterà il blitz per inserire nel testo un riferimento a Terzo Valico e Gronda. Ma il segretario genovese Alberto Pandolfo apre alla collaborazione con tutti: «Siamo disponibilissimi a uno sforzo congiunto dei parlamentari liguri. Il decreto è insufficiente e va emendato, ad esempio rimuovendo il tetto di 200 mila euro di risarcimenti ad azienda che per realtà che hanno decine di dipendenti è assurdo. Deputati e senatori scelgano se stare con Toninelli o con i territori che li hanno eletti».

GLI ENTI LOCALI «Letto e riletto il decreto "Genova" la parola è una sola: irricevibile. Spero che gli amici al governo e al Parlamento si adoperino per cambiarlo». A dire quello che il governatore Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci per bon ton Istituzionale non hanno ancora detto apertamente è l' assessore al Bilancio di Genova, Pietro Piciocchi, tra quanti si sono più adoperati nel rapporto quotidiano con gli sfollati. Ma il suo giudizio è condiviso da tutte le componenti delle maggioranze di centro destra in Comune e in Regione. Solo la Lega, sul tema, oppone a livello locale un silenzio eloquente. Il sindaco per il momento si morde la lingua: «Dobbiamo tornare a trattare con l' esecutivo, non voglio fare polemica ancora per qualche giorno». Ma in privato con i collaboratori non nasconde l' indignazione: «Hanno trovato lo stesso giorno 10 miliardi per il reddito di cittadinanza, ma non potevano aggiungere un po' di risorse sul primo porto d' Italia?». Tra i punti che sollevaranno Toti e Bucci ci sarà il porto risente in modo pesantissimo del crollo del Morandi. In sede di conversione del decreto Genova una delle priorità è aumentare la quota di Iva sui traffici che Genova può trattenere, rimuovendo il tetto dei 30 milioni l' anno ed evitando, in subordine, che questo vada a scapito degli altri porti italiani. Uno dei punti critici, e quello oggetto del più brutale ridimensionamento rispetto al testo iniziale, sono i contributi per l' autotrasporto: 20 milioni in tre anni per far fronte alle maggiori spese delle imprese. Del tutto inadeguati in rapporto al traffico del primo scalo italiano. È forse lo "scherzo" peggiore del DL: la Zona franca urbana è tra le misure principali e sulla carta potrebbe abbracciare tutto il territorio della Città metropolitana (l' area la disegna il commissario per l' emergenza). Tuttavia avendo una dotazione di 20 milioni, a seconda dell' ampiezza dell' area prescelta, produrrebbe pochi fondi per molti o contributi adeguati ma solo per un nucleo ristretto di imprese. Lega e M5S concordano nel voler intervenire l' istanza per sdemanializzare e passare al Comune alcune aree in prossimità delle stazioni ferroviarie per realizzare parcheggi di interscambio; un ritocco della Zona franca urbana e l' abbassamento della soglia di calo del fatturato -oggi fissata al 25% -necessaria per richiedere le esenzioni fiscali e le agevolazioni.

Ufficialmente, non si chiederà di rivedere l' esclusione tout court di Autostrade e di tutte le aziende collegate ai concessionari, ma una revisione di quel punto, il più controverso, è auspicata per ridurre il rischio, tutt' altro che remoto, di ricorsi dagli effetti imprevedibili sull' andamento dei futuri lavori.

Il Secolo XIX

Una corsa per la città, è la StraGenova del cuore

Domenica 14 ottobre l'iniziativa speciale del Secolo XIX sulla nuova strada portuale: un messaggio collettivo per ripartire

Claudio Paglieri Un giorno, che ci auguriamo non troppo lontano, un nuovo ponte costruito sulle macerie del Morandi diventerà il simbolo della Genova che rinasce.

Ma per ora, a illuminare la Genova che resiste, non c'è miglior simbolo della vecchia, cara Lanterna. Proprio sotto la Lanterna, a San Benigno, partirà domenica 14 ottobre l'edizione speciale della StraGenova che Il Secolo XIX ha voluto organizzare, insieme a Uisp e con la collaborazione di Autorità Portuale, Regione e Comune, per ricordare le vittime del 14 agosto e mandare un messaggio forte per ripartire tutti insieme. L'intento è raccogliere fondi destinati a un progetto per il quartiere colpito, che sarà individuato insieme alle istituzioni durante la fase di ricostruzione.

La StraGenova nel Cuore sarà una corsa non competitiva, aperta a tutti: atleti di alto livello, corridori della domenica, semplici camminatori, famiglie, bambini, cani. Sei chilometri, metro più, metro meno (ma chi è stanco potrà, a un certo punto, fare dietrofront e limitarsi a quattro), da percorrere insieme a compagni di squadra, amici, parenti, con il pensiero rivolto al cammino per tornare alla normalità: sarà lungo e quello che offriamo il 14 ottobre, a due mesi esatti dal disastro, è solo un inizio, un primo tratto altamente simbolico, sia per le emozioni che trasmetterà sia per i luoghi che toccherà.

Si parte, dunque, dal pre varco di San Benigno, accanto alla Sala Chiamata del Porto, dove verrà allestito un palco e dove i primi quattromila iscritti potranno ritirare la maglietta Joma della StraGenova nel cuore: bianca, con l'immagine ormai diffusa in tutto il mondo del ponte spezzato, con il cuore rosso fra i due tronconi. Un cuore formato da tanti piccoli cuori, come quelli dei corridori che accelereranno i battiti entrando nel porto, lungo strade solitamente vietate ai privati che offrono un panorama insolito, molto interessante e, come si diceva, simbolico: la strada riservata ai corridori è infatti quella che è stata aperta ai Tir per dare respiro al traffico cittadino.

Idealmente protetti dall'ombra della Lanterna i runner partiranno alle 10 procedendo verso Ponente e ammirando le gru, i terminal, le montagne di container colorati che già avevano fatto da sfondo, in passato, alla Genoa Port Run, che terminava proprio alla Lanterna. Si sfilava sulla sopraelevata portuale, sulla destra Lungomare Canepa, sulla sinistra il mare che lambisce il Terminal Spinelli, il GMT e il

-segue

Terminal San Giorgio.

Arrivati al Polcevera si supera il Ponte del Papa, sotto il quale stazionano spesso gli aironi cinerini, quindi si arriva alla rotonda sotto la strada Guido Rossa, dove si potrà bere al posto di ristoro e fare dietrofront, per ripercorrere i tre chilometri in senso contrario, col sole in faccia e la sagoma della Lanterna come punto di riferimento. Non ci saranno cronometri né medaglie, sarà un momento per ritrovarsi e compattarsi, avvicinandosi al luogo che dal 14 agosto scorso è una ferita aperta nel cuore della città.

Su www.stragenova.it, da domani, tutte le notizie utili per iscriversi, on line o nei punti indicati. L'offerta è libera, ogni euro andrà ad aggiungersi ai contributi degli sponsor che sostengono l'iniziativa benefica, Gruppo Msc, Siram, Carispezia-Crédit Agricole.

-

Il viceministro alle Infrastrutture attaccato dal Pd e dal mondo della portualità e delle imprese «Quelle misure le avevo scritte diversamente» Pesa la tormentata mediazione tra le amministrazioni genovesi e la fronda grillina «Si è trovato nel posto sbagliato nel momento sbagliato»

Rixi finisce accerchiato e con poche risorse «Se non trovo 50 milioni cosa ci sto a fare?»

IL PERSONAGGIO

Mario De Fazio / GENOVA

C'è chi ne invoca a gran voce le dimissioni, come il Partito democratico. E chi invece è rimasto deluso dai contenuti del decreto Genova, a cominciare dal mondo della portualità e dell'impresa.

Ma che il viceministro leghista ai Trasporti, Edoardo Rixi, sia finito nel mirino e viva una situazione politicamente delicatissima non è convinto anche il diretto interessato: «Lo so che la mia posizione non è per nulla invidiabile. In questi giorni preferirei essere un semplice deputato...».

Di mollare la presa e dimettersi, però, per ora non se ne parla. «La guerra sul decreto non è ancora finita, alcuni contenuti del testo non sono accettabili ma mi batterò perché vengano modificati in sede di conversione in legge - rilancia -. Se non si trovano cinquanta mi-

lioni per il porto di Genova non vedo cosa ci stia a fare lì con la delega alla portualità».

Un modo per rilanciare la palla in un'altra campo, con i prossimi sessanta giorni entro i quali il decreto Genova dovrà passare dal Parlamento. Un periodo in cui Rixi si gioca politicamente tanto: schiacciato tra la pressione della comunità genovese e dagli alleati politici in Regione e l'equilibrio da preservare sui tavoli romani con i nuovi compagni di viaggio, i Cinquestelle, il leader ligure del Carroccio è suretto tra due tenaglie: non può andare contro il suo ministro di riferimento, il pentastellato Danilo Toninelli, anche in presenza di gaffe o scivoloni. Ma non può neanche mostrare di tralasciare troppo Genova e l'alleato Toti, con il quale ha costruito l'asse che tiene il "modello Liguria". Il ruolo da mediatore che s'è ritagliato tra Cinquestelle e Regione, nei giorni in cui infuriava la polemica Toti-Toninelli, rischia di lasciarlo in mezzo con il classico cerino in mano.

«Con noi è sempre stato leale

ma è chiaro che dopo il crollo del Morandi si trova al posto sbagliato nel momento sbagliato» ragionava ieri un esponente dei Cinquestelle alla buvette della Regione.

Rixi, però, rivendica il lavoro fatto e quello su cui è pronto a battersi. «La misura sui porti non l'avevo scritta così - si sfoga - L? hanno cambiata al Mef o alla Ragioneria: non è accettabile far pagare agli altri porti d'Italia il fatto che è caduto un ponte a Genova e il governo dovrà trovare più fondi per lo scalo genovese, almeno per raddoppiare il riparto dell'Iva». Sul Terzo Valico nega che si sia imposto il veto pentastellato: «Sul sesto lotto di parla di lavori che partiranno nel 2020, sul blocco del quinto il problema è con Ferrovie ma sono intervenuto e la situazione si sbloccherà. Piuttosto l'analisi costi-benefici va bene ma non ammetto che porti un singolo licenziamento». Riconosce l'errore di «appesantire il decreto con articoli che non c'entrano con Genova, così l'iter si è complicato»

e avverte: «Se non si fa presto, possiamo pensare di cambiare anche il quadro normativo del commissario».

Resta il nodo politico, difficili da sciogliere. E se le dimissioni sono state chieste da buona parte del Pd, è la deputata dem Raffaella Paita ad affondare il coltello nella piaga delle contraddizioni giallo-verdi-blu: «Toti ha capito che Rixi e la Lega lo hanno lasciato solo a gestire la più grande tragedia che la Liguria abbia conosciuto negli ultimi anni? Qualcosa si è rotto e farne le spese potrebbe essere la sopravvivenza del suo stesso governo». Toti non commenta il ruolo di Rixi ma chi gli è vicino giura che i due si sentono e collaborano come sempre. Ma la delusione affiora in un fedelissimo del governatore come l'assessore Giampedrone: «Su questa partita M5S prevale sulla Lega e me ne dispiace, attendiamo delusi che qualcosa possa essere migliorato». Tensioni, attacchi, sfiducia. Ma Rixi resiste: «Resto lì a mediare, non sono contento ma ora bisogna pensare alla città più che ai maldipancia personali». —



Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti

**Giampedrone punge:
«Su questa vicenda
M5S sta prevalendo
su tutti i leghisti»**

Il Manifesto

FOGLI DI VIA IN VAL SUSÀ

Tav e Terzo valico fermi? La Lega rassicura il Pd

Suona la grancassa dei pro Tav. «Rischiando in pochi anni di non avere più un collegamento alpino dal Piemonte alla Francia» (Sergio Chiamparino).

«Lunedì partiranno le lettere di licenziamento per 150 lavoratori del Terzo Valico» (Stefano Esposito). «Rinunciare alla Torino -Lione sarebbe un atto miope dagli effetti devastanti», (Antonio Mattio, presidente del Collegio Costruttori di Torino).

A mettere in allarme, in queste ore, i sostenitori delle grandi opere e a fargli prospettare «scenari apocalittici» sono due indiscrezioni. La prima relativa alla sospensione da parte di Telt - società incaricata alla realizzazione del tratto transfrontaliero - della gara d' appalto da 2,3 miliardi di euro per lo scavo del tunnel di base Tav fra Italia e Francia: «Non operiamo contro la volontà dei governi». La seconda si riferisce al congelamento, in attesa dell' analisi costi -benefici, di una nuova tranches di fondi pubblici rivolti alla costruzione del Terzo Valico (la linea Genova-Tortona). A tranquillizzare i Sì Tav ci prova il viceministro alle infrastrutture e trasporti, il leghista Edoardo Rixi, che ai toni allarmistici ha replicato: «Il Mit ha trasmesso tutti gli atti necessari alla prosecuzione dei lavori del quinto lotto del cantiere del Terzo

Valico, garantendo la copertura economica necessaria perché le aziende appaltatrici non cadessero in infrazione e quindi potessero essere messi a rischio circa 200 posti di lavoro».

Rixi ha aggiunto: «Ora Rfi deve fare la propria parte».

La situazione è fluida. Il presidente della Regione Piemonte Chiamparino ha annunciato che invierà «una lettera aperta al governo con semplici richieste, come il completamento dell' Asti-Cuneo, il ripristino dei soldi previsti sul Terzo valico, il via libera al tunnel di base della Torino -Lione». E ha accusato l' esecutivo gialloverde di presa in giro: «L' analisi costi -benefici è il tentativo di allungare il brodo».

Se al cantiere di Chiomonte tutto tace, continuano invece le operazioni di polizia ai danni dei No Tav. Ieri, sono stati inviati sedici «fogli di via» dai comuni di Giaglione e di Chiomonte emessi nei confronti di altrettanti attivisti dal questore di Torino, Francesco Messina, a seguito dei disordini avvenuti in occasione del campeggio studentesco lo scorso settembre. Sull' altro fronte, quello tra Alessandria - Genova, gli attivisti denunciano la questione ambientale creata dai lavori per il Terzo Valico: «Le terre da scavo contenenti amianto sono state portate ovunque, le falde continuano a essere in pericolo».

Il mondo No Tav dalla Val di Susa alla Val Polcevera (ma non solo) ribadisce che non ha «governi amici». Oggi sarà a Venezia per l' assemblea indetta dal Comitato No Grandi Navi, che da anni si batte contro il passaggio delle navi da crociera in laguna. Domenica pomeriggio manifesteranno in barca nel canale della Giudecca per «disturbare il passaggio delle grandi navi». Duro il giudizio nei confronti del M5S per aver «politicamente lucrato in campagna elettorale sulla contrarietà di tante e tanti».

AdSP Ravenna: un vertice con ALSEA e ARSI

RAVENNA – La sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale ha ospitato un incontro promosso dall’Associazione Ravennate degli Spedizionieri Internazionali (ARSI) con l’Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori (ALSEA) che rappresenta 700 aziende della Lombardia. L’evento fa seguito all’iniziativa, in corso da tempo da parte di ARSI, volta a rappresentare il territorio portuale ravennate e le sue professionalità alle varie componenti logistiche del territorio nazionale che aderiscono a Fedespedi.

All’incontro hanno preso parte Daniele Rossi, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, con il segretario generale Paolo Ferrandino, Danilo Belletti, presidente ARSI, Alessandra Riparbelli consigliere di ARSI, Betty Schiavoni e Andrea Cappa, rispettivamente presidente e segretario generale di ALSEA, Marco Migliorelli, consigliere nazionale di Fedespedi e Confetra.

“Si è trattato di un incontro operativo – spiega Danilo Belletti – durante il quale il presidente Rossi ha potuto illustrare le opportunità che possono svilupparsi con l’avvio dell’approfondimento dei fondali a -12.50 metri e con la realizzazione delle aree per la logistica”.

Per Marco Migliorelli “questi incontri sono indispensabili per confrontarsi sulle esperienze logistiche ed al contempo divulgare l’immagine portuale ravennate caratterizzata da elementi unici per infrastrutture e professionalità, anche in divenire, che di certo possono attrarre merci/imprenditori sensibili alle opportunità logistiche più diversificate ed articolate”.

- segue

“Si è trattato – commenta Betty Schiavoni, presidente di ALSEA – di una visita che abbiamo fatto con piacere anzitutto perché per la nostra associazione tutti i porti italiani sono importanti. I porti non devono lavorare per guadagnare traffici a discapito di un altro porto italiano ma occorre ragionare come un insieme per andare a recuperare traffici da altri Paesi. Ciò vale ovviamente anche per Ravenna che troppo spesso quando si parla di trasporto merci non viene tenuta nella giusta considerazione.

Si tratta di una anomalia se pensiamo che Ravenna è il principale porto italiano per le rinfuse solide, così come abbiamo potuto ammirare nel corso della visita che abbiamo trovato molto interessante. Abbiamo poi apprezzato, oltre all'accoglienza squisita dei colleghi di Ravenna e dell'Autorità di Sistema Portuale, i programmi di sviluppo del porto che rendono Ravenna una opportunità per chi vive di trasporto merci”.

“Con ALSEA e ARSI – dichiara il presidente Rossi – abbiamo avviato un percorso molto pratico. Non solo abbiamo presentato quello che può offrire oggi il porto di Ravenna e quello che offrirà domani, ma abbiamo puntato anche sulla elasticità di una piattaforma logistica capace di interagire con il cliente proponendo anche soluzioni ad hoc. Per questo motivo sono grato ai rappresentanti di ARSI, a Schiavoni e Cappa, per darci la possibilità di salire a Milano per presentare la nostra capacità operativa agli associati ALSEA”.

Informazioni Marittime

Corsini (AdSP Tirreno Settentrionale): "Serve un indice smart per i porti"

Uno Smart Port Index, un indice per misurare e valutare il grado di innovazione tecnologica, ambientale e operativa dei porti. È questa l'idea che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è pronta a lanciare per rispondere alle sfide dell'industria 4.0. Ad anticiparne i contenuti durante la Naples Shipping Week è stato il presidente Stefano Corsini durante l'intervento introduttivo alla sessione promossa dalla Port Authority e dedicata agli smart ports.

"Le infrastrutture portuali non sono soltanto fisiche – ha dichiarato Corsini in apertura di intervento - oggi l'innovazione estende i confini del concetto stesso di pianificazione portuale, portando a un nuovo livello di attenzione il tema dello sviluppo delle infrastrutture, delle reti, e dei servizi. Per il numero uno dei porti dell'Alto Tirreno un Piano Regolatore del Sistema Portuale degno di tale nome non può più prescindere da un assessment tecnologico approfondito. «Se le scelte sulle infrastrutture fisiche si pongono su un orizzonte temporale di 20, 30 o più facilmente 50 anni – ha aggiunto - è necessario incorporare in quelle scelte una valutazione su quali tecnologie saranno disponibili come minimo tra 5 o 10 anni".

Per questo motivo la Port Authority ritiene che lo smart port index possa essere un valido strumento di supporto decisionale: «servono nuovi indicatori di performance di sistema, non legati esclusivamente al livello di accessibilità, utilizzo, sicurezza delle infrastrutture, ma in grado di stabilire il grado di connettività, disponibilità e accessibilità delle informazioni, delle reti, delle piattaforme e della sensoristica distribuita che converge verso il Port Monitoring di nuova generazione», ha concluso Corsini. Per altro, il prossimo 19 ottobre, l'Autorità di Sistema Portuale e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (Cnit) ospiteranno, per la prima volta in Italia, di dimostrazione pubblica della guida autonoma in una infrastruttura IoT, quella appunto del porto di Livorno. Sarà un'occasione importante per cominciare a riempire di contenuti l'indice degli smart port.

Intervento di Corsini alla Naples Shipping Week

Serve un indice smart per i porti

NAPOLI – “Uno Smart Port Index, un indice per misurare, confrontare e valutare il grado di innovatività tecnologica, ambientale e operativa dei porti italiani, europei, e del Mediterraneo occidentale”. È questa l’idea che l’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale è pronta a lanciare per rispondere alle sfide dell’industria 4.0.

Ad anticiparne i contenuti durante la Naples Shipping Week è stato il presidente Stefano Corsini nel corso del suo intervento introduttivo alla sessione promossa dalla Port Authority e dedicata agli smart ports.

“Le infrastrutture portuali non sono soltanto fisiche – ha dichiarato Corsini in apertura – oggi l’innovazione estende i confini del concetto stesso di pianificazione portuale, portando a un nuovo livello di attenzione il tema dello sviluppo delle infostrutture, delle reti, e dei servizi”.

Per il numero uno dei porti dell’Alto Tirreno un Piano regolatore del Sistema portuale degno di tale nome non può più prescindere da un assessment tecnologico approfondito. “Se le scelte sulle infrastrutture fisiche si pongono su un orizzonte temporale di 20, 30 o più facilmente 50 anni – ha aggiunto – è necessario incorporare in quelle scelte una valutazione su quali tecnologie saranno disponibili come minimo tra 5 o 10 anni».

Per questo motivo la Port Authority ritiene che lo smart port index possa essere un valido strumento di supporto decisionale: “servono nuovi indicatori di performance di sistema, non legati esclusivamente al livello di accessibilità, utilizzo, sicurezza delle infrastrutture, ma in grado di stabilire il grado di connettività, disponibilità e accessibilità delle informazioni, delle reti, delle piattaforme e della sensoristica distribuita che converge verso il Port Monitoring di nuova generazione”, ha concluso Corsini.

Per altro, il prossimo 19 Ottobre, l’Autorità di Sistema portuale e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (Cnit) ospiteranno, per la prima volta in Italia, di dimostrazione pubblica della guida autonoma in una infrastruttura IoT, quella appunto del porto di Livorno. Sarà un’occasione importante per cominciare a riempire di contenuti l’indice degli smart port.

L’intervento integrale del presidente Corsini è disponibile al seguente link <https://www.portnews.it/costruiamo-insieme-il-metro-per-misurare-il-tasso-di-innovazione-nei-porti-europei/>.

Ericsson punta sul nostro scalo

Operazioni portuali, arriva il digitale

Le strategie dell'informatizzazione passano dal programma Corealis

di ANTONIO FULVI

DALLA NAPLES Shipping Week arriva un riconoscimento non marginale al primato di Livorno nel campo della informatizzazione e digitalizzazione delle operazioni portuali. Che è uno degli obiettivi ormai importanti in tutti gli scali del mondo specialmente per il settore dei containers. È stato il presidente dell'AdSP Stefano Corsini a riferire ieri in una sessione specifica della 'settimana' di Napoli, quanto è stato realizzato a Livorno e in che termini il porto si è posto ai vertici dell'informatizzazione nazionale, in linea con i porti europei più

L'OBIETTIVO

Avere più competitività ed efficienza rispetto agli scali europei

avanzati. Al progetto, portato avanti dalla direzione Sviluppo, innovazione e programmazione

europea dell'AdSP diretta da Antonella Querci, hanno collaborato anche Ericsson e il consorzio interuniversitario delle telecomunicazioni Cnit nel quadro del progetto europeo 'Corealis' dedicato ai porti del futuro attraverso il 5G. L'ingegner Corsini ha spinto sia a livello nazionale che a livello internazionale - ha riferito a Napoli - perché Livorno fosse inserito nel progetto. La risposta del cluster portuale - ha detto ancora nella sua relazione - è stata buona, a conferma che il porto è già sull'onda delle tecnologie del futuro.

DA PARTE sua Antonella Querci ha recentemente dichiarato che «il 5G è una delle tecnologie che già nel breve periodo trasformeranno in profondità i porti. Con questa iniziativa concreta Livorno aggancia in anticipo l'onda di sviluppo della connettività pervasiva del 5G. Significativo che un soggetto di livello internazionale come Ericsson abbia scelto anche Livorno come porto dove testare le nuove soluzioni: un'opportuni-

tà straordinaria - ha concluso la dottoressa Querci - non solo per modernizzare il portoma anche per l'attrazione di investimenti ad alto valore aggiunto sul nostro territorio».

FEDERICO Rigoni, amministratore delegato di Ericsson in Italia aggiunge che la scommessa «è dimostrare i benefici del 5G nell'ambito della logistica integrata portuale. La tecnologia mobile di nuova generazione potrà infatti garantire ai porti del futuro maggiore efficienza, competitività, sicurezza e sostenibilità ambientale. 'Corealis' ci permette inoltre di proseguire la collaborazione avviata nel 2016 con una realtà all'avanguardia quale quella del porto di Livorno e di entrare a contatto con le esperienze dei principali porti europei».

I PORTI che aderiscono a questa sperimentazione sono oltre a Livorno, Valencia, Pireo, Anversa, Haminakotka: saranno i primi a testare le innovazioni in reali situazioni operative.



Sistema evoluto

Livorno è ai vertici dell'informatizzazione nazionale, in linea con i porti europei più avanzati

LE ADESIONI

Oltre a Livorno ci sono anche Valencia, Pireo, Anversa e Haminakotka



PORTO DI CIVITAVECCHIA, MINOSSE: 300 LAVORATORI A RISCHIO, GOVERNO INTERVENGA CON URGENZA

Civitavecchia, 29 settembre 2018 - "Quanto accaduto ieri, all'esito del tavolo condotto da Enel sulla sorte dei lavoratori portuali di Civitavecchia, conferma che siamo di fronte ad una situazione di una gravità inaudita, che pagheranno innanzitutto i lavoratori. Enel ha dapprima dichiarato di non riconoscere la legge sui porti e, di fatto, sta dimostrando di volersi impadronire della gestione del molo Vespucci che ormai ritiene di essere di sua proprietà. L'autorità portuale, che ringrazio per la collaborazione al fianco di Minosse per la tutela dei lavoratori e il rispetto della legge che disciplina l'attività portuale, è stata molto chiara sulla questione e lo ha esplicitato con una lettera ben precisa che richiamava al rispetto delle normative vigenti. Purtroppo, dopo la missiva, Enel continua a raggirare ciò che la legge 84/94 prevede. Noi siamo al fianco dell'Autorità Portuale e difenderemo la nostra posizione in tutte le sedi, nel rispetto innanzitutto dei 300 lavoratori e delle loro famiglie. Enel infatti ha fatto credere ai lavoratori che dopo l'azzeramento di Minosse avrebbe tutelato i posti di lavoro con la cosiddetta "clausola sociale", intesa come impegno al riassorbimento delle forze lavoro nella nuova realtà dopo che Minosse sarà stata abbattuta. Il fatto, però, è che chiunque abbia un minimo di dimestichezza con il diritto vigente - non certo i lavoratori afflitti e condizionati da gravi preoccupazioni per il loro futuro e il futuro delle loro famiglie - sa che non è possibile decidere il trasferimento delle maestranze e del know how appartenenti ad una società ad altra società senza l'assenso da parte del soggetto che dispone delle forze lavorative in questione. È evidente che ciò è impossibile, sia perché Minosse non consente un simile scempio e sia perché, in diritto, è vietata ogni forma di concorrenza sleale e di interposizione nella gestione della manodopera. Minosse farà di tutto per tutelare i lavoratori e la propria attività che si è sempre svolta nel rispetto delle leggi. Chiediamo dunque al Governo di intervenire immediatamente e con urgenza affinché venga messa la parola fine a questo scempio". Così in una nota il presidente di Minosse Spa, Gino Capponi.

The Medi Telegraph

Spirito: «I porti della Campania hanno voltato pagina»

Siamo in autunno: i porti di Napoli e Salerno sono alle prese con i soliti problemi, o l'estate ha portato qualche novità? «I porti della Campania - risponde **Pietro Spirito**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale - stanno esprimendo un dinamismo che non consente di continuare a dire che stiamo affrontando sempre gli stessi problemi. Il traffico aumenta in tutti i segmenti di mercato, passeggeri e merci, e questo non accadeva da tempo, da molto tempo. A settembre scadono i termini per la gara sui lavori finalizzati a costruire la nuova stazione passeggeri al Beverello. Sono in corso i lavori di dragaggio a Napoli, e sempre qui si sta realizzando la ristrutturazione dell'Immacolatella vecchia, mentre sono in corso i cantieri per la realizzazione del nuovo sistema fognario e per la costruzione dei nuovi collegamenti stradali. Con Rete Ferroviaria Italiana stiamo progettando il nuovo raccordo. Insomma, la macchina è in moto a pieno regime. Ed è l'ultima volta che rispondo ad una domanda sui "problemi di sempre". Questo era il passato, e non mi interessa più».

Non possiamo non definirli "i problemi di sempre" fino a quando non se ne tocca con mano la realizzazione, ovvero non si raccolgono i frutti del lavoro fatto... A che punto sono i lavori di dragaggio e quelli per la Darsena di Levante?

«L'operazione di dragaggio è pienamente in corso, e si completerà tra marzo e maggio del prossimo anno. È un lavoro enorme, che prevede di dragare oltre un milione di metri cubi, lungo tutto il fronte del porto di Napoli. Era un quarto di secolo che non si faceva. Con l'operazione di dragaggio si colma la Darsena di Levante per la quale poi occorrerà procedere alle operazioni di bonifica e alla stabilizzazione del terreno».

Può fornire dei tempi certi?

«Sui dragaggi ho già detto. Sulla Darsena, considerate le operazioni di bonifica da realizzare, ci vorranno cinque anni per renderla operativa, compresi anche gli investimenti che il privato dovrà realizzare per le infrastrutture di movimentazione».

Per il Beverello che cosa si è deciso? La prossima estate avremo una nuova stazione marittima per i milioni di passeggeri diretti alle isole?

«Certo non potremo avere disponibile la nuova stazione per il prossimo anno. Come ho detto la gara si conclude a settembre. Poi occorrerà assegnare alla migliore proposta, attendere i tempi dello stand still, e consegnare il cantiere all'impresa. Si realizzerà innanzitutto la biglietteria provvisoria, operazione che consentirà di smantellare l'attuale baraccopoli».

Le previsioni sul movimento crocieristico del prossimo anno parlano di una crescita notevole: il nostro porto è pronto ad accogliere questa mole di crocieristi in manie ra adeguata o abbiamo carenza di ormeggi?

«Nel 2019 il traffico crocieristico registrerà a Napoli un consistente incremento, nell'ordine di un 10% rispetto a un già eccellente 2018. Non ci sarà alcun problema a ospitare le navi e i passeggeri

- segue

che verranno. Le infrastrutture che abbiamo sono adeguate. Indubbiamente, nella prospettiva dei prossimi anni, siccome crescerà ancora il traffico, Terminal Napoli dovrà realizzare investimenti per allungare le banchine. Ne stiamo già parlando».

Infine la Zona economica speciale per cui lei si è dato molto da fare. Tutto fatto a livello regionale ma tutto fermo a livello governativo: manca infatti la nomina dei componenti del Comitato di indirizzo (la Regione l'ha fatto) e l'ultimo decreto governativo previsto dalla legge...

«Ma anche a livello governativo molto si è fatto. Occorrono solo i due passaggi che lei ha citato. Sono certo che il nuovo governo non si farà sfuggire la grande opportunità di dare alla Campania, e alle regioni meridionali, uno strumento per attrarre investimenti. Continuerò la mia opera con determinazione perché si giunga rapidamente alle decisioni necessarie».

ZES GALANTE (CINQUE STELLE) REPLICA AL PD: PROPRIO LORO DANNO LEZIONI?

Zone economiche speciali, gli atti al governo appena da 10 giorni»

• «È sempre meraviglioso, quasi tragicomico, leggere come esponenti o ex-esponenti del Partito Democratico, il partito dei ritardi cronici e delle cose non fatte, siano pronti a salire in cattedra per "spiegare" ad altri come andrebbero fatte le cose. Anche quando nella maggior parte dei casi i problemi sono stati creati o dai precedenti Governi a trazione Pd, o da Regioni governate da esponenti Pd come nel caso della Puglia e della Basilicata che hanno impiegato circa un anno per realizzare il Piano di Sviluppo Strategico della ZES Jonica». Così Marco



M5S Marco Galante

Galante, consigliere regionale Cinque Stelle, replica all'appello lanciato dall'ex deputato Pd Ludovico Vico al ministro Lezzi e al premier Conte perché accelerino sul decreto attuativo delle Zone economiche speciali.

«La richiesta di istituzione della Zes Jonica (interregionale) Pu-

glia-Basilicata corredata dal Piano di sviluppo è, infatti, solo dal 10 settembre (19 giorni fa) all'esame degli uffici del Ministro per il Sud. Dunque - ribatte Galante - non si comprende dove sia questo ritardo segnalato da Vico nella procedura di istituzione della Zes Jonica interregionale. Al

momento si stanno solo effettuando gli approfondimenti tecnici necessari a garantire l'insediamento di nuove imprese e la piena operatività delle imprese nella zona economica speciale».

Non solo, «fin dai primi giorni dall'insediamento, il Ministro Lezzi ha avviato

un dialogo costante con le Regioni, che hanno presentato o che stanno per presentare delle proposte di istituzione delle Zes. Questo - conclude - al fine di garantire che siano messe in atto strategie di sviluppo del tessuto imprenditoriale coinvolto nella zona economica».

ZES INVIATO A ROMA IL PIANO STRATEGICO DI PUGLIA E BASILICATA. VICO: IL GOVERNO QUANDO FARÀ IL DECRETO ISTITUTIVO E NOMINERÀ IL COMITATO DI INDIRIZZO?

«Zone economiche speciali, Lezzi e Conte accelerino sulla Puglia»

● I primi di settembre, la Regione Puglia e la Regione Basilicata, hanno trasmesso alla ministra per la Coesione territoriale (per il Sud) il Piano di sviluppo strategico (PSS) della Zona economica speciale (Zes) Ionica interregionale Taranto-Basilicata. «Quando verrà emanato dal Governo il Decreto Istitutivo? E quando sarà costituito il Comitato di indirizzo?». A chiederlo è l'ex deputato Pd di Taranto, Ludovico Vico, sollecitando la ministra per il Sud, Barbara Lezzi, a chiarire subito «se intende richiedere integrazioni o modifiche al PSS della Zes Ionica, rinviando i documenti alla Regione Puglia, oppure inviarlo tempestivamente al Presidente del Consiglio, se lo considera coerente con l'articolo 3 del decreto-legge n°91 del 2017, recante l'istituzione di Zes» in quest'ultimo caso, «ripulimento», con decreto del Presidente del Con-

siglio dei ministri, può essere istituita la Zes (art. 7, comma 2). La durata della Zes non potrà essere inferiore a 7 anni e superiore a 14».

A valle di tali adempimenti il Governo provvederà a costituire il Comitato di indirizzo della Zes Ionica. Comitato che sarà composto dal Presidente dell'Autorità Portuale Mar Ionio (che lo presiederà), da un rappresentante per la Regione Puglia ed uno per la Regione Basilicata, da un rappresentante della Presidenza dei Ministri e da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. «La costituzione del Comitato di indirizzo consentirà immediatamente alle aziende incluse nella perimetrazione della Zes di accedere al regime agevolativo e al sistema delle incentivazioni dichiarate dalla Regione Puglia e Basilicata nel Piano di sviluppo strategico. Per il

regime fiscale di vantaggio, per le procedure semplificative e per il regime derogatorio rispetto alle ordinanze politiche nazionali (di competenza dell'autorità governativa) spiega Vico - bisognerà invece attendere la ratifica da parte dell'Unione Europea».

Il 16 settembre il vice premier Di Maio ha annunciato a Nola l'impegno di far partire il Comitato di indirizzo per la Zes Campania. «Ricordiamo che il Piano di sviluppo strategico della Zes Campania e della Zes Calabria, avevano già ricevuto il Decreto Istitutivo da parte del Governo Gentiloni a marzo scorso. Auspichiamo - conclude Vico - che il premier Conte o la ministra Lezzi, non solo per campanilismo pugliese, ma soprattutto per dovere istituzionale, accelerino le procedure anche per la Puglia».



PD L'ex deputato Ludovico Vico

IL CASO FASCICOLO APERTO DOPO UNA DENUNCIA. BOOM SPESE LEGALI

Porto Brindisi, revocato il sequestro della strada

Il Riesame: c'erano tutte le autorizzazioni

● **BARI.** Il Tribunale del Riesame di Brindisi ha annullato ieri il sequestro preventivo della strada interna di collegamento tra il terminal di Costa Morena e quello di Sant'Apollinare, effettuato il 22 agosto da militari della Finanza sulla base dell'ipotesi di irregolarità edilizie e della violazione di un vincolo archeologico contestata dalla Procura con il pm Raffaele Casto.

I giudici della Libertà, accogliendo il ricorso dell'Autorità portuale, hanno invece riconosciuto l'esistenza di tutti gli atti di assenso necessari per la realizzazione della strada e di una pensilina, e per l'utilizzo di materiali diversi da quelli previsti nel progetto di completamento delle strutture di security dello scalo brindisino che è stato portato avanti tra 2015 e 2016. La chiusura della strada - ha argomentato l'Autorità - ha peraltro causato nell'ultimo mese un grave problema relativo al traffico interno al quartiere portuale, specialmente in un

momento delicato come quello estivo.

Il procedimento della Procura di Brindisi (che contestava anche una ipotesi di falso) era stato aperto sulla base di una denuncia presentata da alcuni operatori portuali. Un avvenimento non nuovo che conferma l'alta conflittualità presente all'interno dello scalo salentino, una situazione davvero singolare e che oltretutto ha creato conseguenze pesanti dal punto di vista patrimoniale.

Dal 2013 a oggi, infatti la ex Autorità portuale di Brindisi (oggi parte dell'Autorità di sistema del Levante che accorpa anche Bari) è stata oggetto di 15 procedimenti penali riguardanti tecnici o amministratori ed originati da denunce di operatori portuali oppure da dichiarazioni da loro rese nell'ambito di altri procedimenti. Procedimenti che si sono tutti chiusi con assoluzioni o archiviazioni, ma che sono costati all'Autorità fino ad ora oltre 250mila euro di spese legali. [red.reg.]

Treni nuovi? Fare di più per la Calabria

Servono, e presto, ulteriori fondi. Fs garantirà i collegamenti veloci nello Stretto

Reggio Calabria Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, questa mattina alle 11, inaugurerà sul binario 1 della Stazione centrale di Reggio Calabria le nuove carrozze dei 4 treni IC in servizio sulla linea ionica. Nel pomeriggio Toninelli si recherà in visita alla Direzione Marittima di Reggio Calabria e prima della partenza, Toninelli avrà un briefing con il contrammiraglio Andrea Agostinelli e con il dott. **Antonino De Simone**, rispettivamente Commissari straordinari delle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Messina. Ma la visita del ministro non soddisfa l'assessore comunale ai Trasporti Giuseppe Marino che attacca Toninelli, il quale « viene nella nostra città per inaugurare qualche nuova carrozza ma l'impressione, molto forte, è che continui a non avere piena contezza dei problemi del territorio reggino, delle sue necessità e degli interventi di cui avrebbe bisogno».

Intanto da oggi i collegamenti veloci nello Stretto saranno garantiti da Blufferries. E "ballano" i 72 posti di lavoro di Liberty Lines.
Piero GaetaPag. 11.

Toninelli a Reggio tra treni e polemiche

L' ass. Marino: siamo ancora in attesa di 23 mln per il sistema metropolitano Rosarno-Melito

Arriverà all'Aeroporto dello Stretto da Milano con un volo Alitalia. Non è uno dei nuovi voli che ha fatto aggiungere ad Alitalia per rilanciare il Tito Minniti tuttavia alle 11 di questa mattina il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli sarà alla Stazione centrale di Reggio Calabria. Con lui ci saranno l'amministratore delegato di Fs Gianfranco Battisti e l'ad di Trenitalia Orazio Iacono, insieme faranno il punto sugli investimenti RFI in Calabria, subito dopo sul binario 1 della Stazione ci sarà la conferenza stampa di presentazione delle nuove carrozze dei 4 treni IC in servizio sulla linea Jonica.

Dopo le ferrovie, Toninelli si recherà in visita alla Direzione Marittima di Reggio Calabria. Dopo un incontro con il Direttore marittimo della Calabria Giancarlo Russo, il ministro incontrerà l'ing. Donato Carlea, Provveditore interregionale per la Sicilia e la Calabria per un punto sulle principali opere infrastrutturali e di collegamento della Regione Calabria di competenza del Provveditorato. Infine, prima della partenza, Toninelli avrà un briefing con il contrammiraglio Andrea Agostinelli e con il dott. Antonino De Simone, rispettivamente Commissari straordinari delle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Messina.

Un'agenda fitta quella del ministro, che tuttavia non soddisfa in pieno le attese del territorio reggino così come esplicita l'assessore alle Politiche europee, Pon Metro e Smart City del Comune di Reggio Calabria, Giuseppe Marino: «Il ministro Toninelli sembra avere una particolare predilezione verso la politica degli annunci, arricchita da presunte misure che quando non si rivelano del tutto inefficaci di solito portano la firma di altri attori istituzionali. In questo contesto sembra collocarsi anche la visita che farà oggi a Reggio Calabria. Toninelli, infatti, viene nella nostra città per inaugurare qualche nuova carrozza ma l'impressione, purtroppo molto forte, è che continui a non avere piena e opportuna contezza del territorio reggino, delle necessità che esso esprime e degli interventi di cui avrebbe bisogno. Mi riferisco, ad esempio, ai 23 milioni di euro destinati dal precedente governo, su input del ministro Delrio (decreto n. 587/2017), per il rilancio del sistema ferroviario metropolitano nel tratto tra Reggio e Melito Porto Salvo. Si tratta di un intervento molto importante nel cui ambito è prevista la realizzazione di tre stazioni (S. Leo, Bocale II e S. Elia) e il completamento dell'upgrade tecnologico destinato alla tratta Rfi tra Reggio e Rosarno. Tutti e quattro gli interventi sono già dotati di

- segue

progettazione definitiva ed esecutiva realizzata dalla stessa Rfi. Siamo in attesa di firmare la convenzione e dare il via libera agli interventi previsti. Chiediamo sommessamente al ministro Toninelli: cosa sta aspettando?».

«Al contempo incalza l'assessore Marino vorremmo avere delucidazioni chiare, nette e dettagliate sulla situazione, tutt'altro che conclusa, del trasporto veloce con aliscafi nello Stretto. Abbiamo solo appreso di una soluzione ponte", dunque di carattere emergenziale. Tuttavia sarebbe opportuno che il ministro rendesse nota la dotazione finanziaria assegnata dal Mit per questo fondamentale servizio di mobilità che non può certo essere affidato a una pianificazione improvvisata e di corto respiro. In linea più generale, inoltre, ritengo che su una materia così delicata e vitale per le sorti dello sviluppo locale come i trasporti e la mobilità, in particolare nel territorio calabrese e reggino, occorra agire con competenza e attenzione. Fattori che hanno caratterizzato la proficua sinergia che ha consentito alla Sacal, alla Regione Calabria e alla Città Metropolitana di attivare i nuovi voli dall'aeroporto "Tito Minniti". Un lavoro di pianificazione scrupoloso, reso possibile fra le altre cose anche grazie al supporto e all'impegno costante dell'assessore regionale allo Sviluppo economico e alla Logistica, Francesco Russo, che sta aprendo la strada a una stagione importante per il nostro territorio il cui sistema di mobilità può contare sul Pums e su un Piano regionale dei trasporti che dopo oltre vent'anni innova e rilancia il sistema dei collegamenti e della logistica calabrese.

Insomma risultati concreti, gli stessi conclude Marino che, ci auguriamo fortemente, possa presto iniziare a realizzare anche l'attuale governo».

Il Quotidiano della Calabria

REGGIO Intercity, lunedì consegna nella stazione centrale con il ministro

Nuove carrozze, c'è anche Toninelli

Saranno utilizzate lungo la linea Jonica. Dieni: «E' segno di attenzione del Governo»

REGGIO CALABRIA - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, sarà lunedì prossimo, primo ottobre, a Reggio Calabria per presenziare alla consegna nella stazione centrale delle nuove carrozze Intercity che saranno utilizzate lungo la linea Jonica.

Il programma dell'iniziativa prevede alle 11.15, dopo i saluti del sindaco, Giuseppe Falcomatà, gli interventi di Orazio Iacono e Gianfranco Battisti, amministratori delegati, rispettivamente, di Trenitalia e di Ferrovie dello Stato italiane; di Roberto Musmanno, assessore regionale alle Infrastrutture, e del ministro Toninelli.

Alle 11.55 è fissata la partenza del nuovo treno Intercity 562 diretto a Taranto ed alle 12.17 l'arrivo nella stazione di Melito Porto Salvo, da dove, alle 12.30, ci sarà il rientro, con bus dedicato, nella stazione di Reggio Calabria Centrale.

In un comunicato del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si forniscono ulteriori dettagli sulla visita del Ministro Toninelli lunedì a Reggio Calabria. Durante il tragitto in treno fino a Melito Porto Salvo, il Ministro incontrerà i parlamentari calabresi del Movimento 5 Stelle.

Il ministro Toninelli Alle 13.15 è prevista la visita del Ministro Toninelli nella sede della

Direzione marittima di Reggio Calabria. Ad accoglierlo ci sarà il Contrammiraglio Giancarlo Russo, Direttore marittimo della Calabria. Alle 14.30 Toninelli avrà un incontro con l'ing. Donato Carlea, Provveditore interregionale per la Sicilia e la Calabria, per fare il punto sulle principali opere infrastrutturali e di collegamento in Calabria di competenza del Provveditorato.

Alle 15, infine, il Ministro incontrerà il Contrammiraglio Andrea Agostinelli ed il dottor **Antonino De Simone**, Commissari straordinari, rispettivamente, delle Autorità portuali di Gioia Tauro e Messina.

«L'arrivo del ministro Toninelli è un ulteriore segnale di attenzione da parte di un Governo che ha finalmente raggiunto un importante obiettivo per la ferrovia jonica calabrese». È quanto afferma la deputata del Movimento 5 Stelle, Federica Dieni.

«Lunedì prossimo - aggiunge la parlamentare - il ministro Toninelli sarà a Reggio Calabria per partecipare alla consegna delle nuove carrozze Intercity che verranno utilizzate sulla tratta jonica. È questo il coronamento di un lavoro che ho personalmente portato avanti nel corso degli ultimi anni.

Oggi, grazie alla volontà di questo Governo ed del Movimento 5 Stelle, il rafforzamento della linea è diventato realtà. Nei prossimi mesi continueremo a lavorare per la ferrovia jonica con l'obiettivo di renderla sempre più efficiente e moderna, dopo decenni di abbandono e di disagi per i cittadini».

Nella sede del club-service peloritano, al Royal Palace Hotel

Rotary Club Stretto di Messina, il 1 ottobre il convegno "XVI Autorità di sistema portuale: problematiche e alternative"

Rotary Club Stretto di Messina, lunedì 1 ottobre il convegno "XVI Autorità di sistema portuale: problematiche e alternative" "XVI Autorità di sistema portuale: problematiche e alternative", è il tema del convegno che il Rotary Club Stretto di Messina ha organizzato in collaborazione con il Rotary Club Milazzo e che si terrà lunedì 1 ottobre alle ore 20.30 nella consueta sede del club-service peloritano, al Royal Palace Hotel. Relatori dell' incontro, moderato dal socio Giovanni Mollica e che rientra tra le attività rotariane del sodalizio presieduto da Giuseppe Termini, saranno il sindaco di Messina, Cateno De Luca, il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, e il Commissario Straordinario dell' Autorità Portuale di Messina, Antonino De Simone. Inoltre, è prevista la partecipazione dell' on. Matilde Siracusano, deputata messinese alla Camera, di numerosi esponenti della società civile e soci dei Rotary cittadini.

Porti: "presto Reggio Calabria e Villa San Giovanni nell' autorità dello Stretto"

Porti: inserire al più presto nell' Autorità portuale dello Stretto di Messina anche i porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni. Questo l' obiettivo del Governo

Inserire al più presto nell' Autorità portuale dello Stretto di Messina anche i porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni. Questo l' obiettivo del Governo annunciato dal sottosegretario ai Trasporti Michele Dell' Orco rispondendo in IX commissione della Camera ad una interrogazione presentata dal deputato Pd Luciano Pizzetti. "In merito all' istituzione della nuova Autorità portuale dello Stretto di Messina, come annunciato dal ministro Toninelli, confermo la necessità di una rivisitazione dell' attuale normativa - ha spiegato Dell' Orco - Infatti, la previsione dell' istituzione di una Autorità di sistema portuale nascente dall' accorpamento tra l' Autorità portuale di Gioia Tauro e quella di Messina non ha tenuto conto della peculiarità del sistema portuale messinese e della funzione assoluta in particolare dal porto di Messina, che nel 2017 ha movimentato circa 11 milioni di passeggeri". "Tale scelta è dettata sia dall' esigenza di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina che in ragione delle sinergie poste in essere con la città di Reggio Calabria - ha proseguito il sottosegretario - In effetti, l' esigenza di istituire la nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto che, oltre ai porti di Messina, Milazzo e Tremestieri già facenti parte dell' Autorità portuale di Messina, ricomprenda anche i porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni, appare certamente più aderente alle caratteristiche dell' economia marittima e ai flussi di mobilità sopra richiamati. Tale rivisitazione - ha specificato - verrà veicolata con il primo strumento normativo utile e con il necessario coinvolgimento di tutti gli enti interessati". Per quanto riguarda il contratto di servizio di attraversamento dello Stretto, collegamento veloce Messina-Reggio Calabria attualmente operato dalla Società **Liberty Lines** in forza della convenzione sottoscritta il 24 giugno 2015, a scadenza il prossimo 30 settembre con conseguente termine del servizio prestato, Dell' Orco ha segnalato che "i competenti uffici del Mit hanno da tempo attivato tutte le procedure al fine di assicurare la continuità del servizio ed evitarne l' interruzione. Ad oggi, stante la connotazione strategica del suddetto collegamento, che assicura la continuità territoriale nello Stretto garantendo il pendolarismo giornaliero degli abitanti delle due sponde, e considerando le sollecitazioni pervenute in tal senso dalle istituzioni regionali, è al vaglio del ministero - ha concluso - ogni possibile soluzione per assicurare il collegamento in parola".

Ponte, Autorità Portuale e Raffineria: in aula a Milazzo deputati e senatori

Doveva essere un' aula "inutile" secondo alcuni politologi milazzesi. Invece si è rivelata lunghissima e densa di contenuti. Il consiglio comunale straordinario aperto alla cittadinanza, era stato richiesto dal consigliere Antonio Foti per trattare la tematica dell' Autorità Portuale. A pochi giorni dalla notizia che l' accorpamento con Gioia Tauro, nelle more della riforma Delrio, è stato bloccato dal Ministro alle Infrastrutture, il consiglio appariva quindi "inutile". Eppure si sono presentati in molti, tra deputati e senatori, forse più dei consiglieri presenti. Il primo ad arrivare il deputato di Diventerà Bellissima Pino Galluzzo , la senatrice Barbara Floridia dei 5 Stelle insieme al collega grillino deputato regionale De Luca, la deputata alla Camera Ella Bucalo per Fratelli d' Italia e il portavoce dell' On. Antonio Catalfamo , capogruppo FdI all' Ars. Un ricco parterre che non si vede tutti i giorni a Palazzo dell' Aquila, presente anche il Sindaco Giovanni Formica, seduto tra gli scranni dei consiglieri comunali. Quest' ultimo ha ascoltato tutti gli interventi prima di ribadire la necessità di avere una strategia, oltre il superamento dell' accorpamento portuale. Tutti i deputati hanno relazionato, per la parte 5 Stelle però l' impegno è stato quello di continuare a dare importanza ai porti di Milazzo e Messina. L' On. Galluzzo ha invece ribadito che in ottica di mobilità, il settore trasporti è da rivedere e migliorare. Si è parlato anche di Ponte sullo Stretto, assolutamente da non fare per i deputati 5 Stelle, sibillina la Floridia: "prima di unire la Sicilia all' Italia dovremmo unire la Sicilia alla Sicilia" - "nella logistica integrata o si fa tutto insieme, quindi Ponte e infrastrutture, o non ha senso" ha risposto Galluzzo.

La parola

MIT

È la sigla del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Istituito nel 2001 ha competenza sulle reti infrastrutturali nazionali (stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali) a servizio dei mezzi di trasporto e sui trasporti terrestri, marittimi e aeronautici.

Il Mit delinea anche il piano generale dei trasporti e della logistica, e i piani di settore per i trasporti, compresi quelli urbani di mobilità.

Autorità portuale e prospettive Il ruolo dello scalo mamertino

Le forze politiche sollecitano il Governo a considerare in maniera paritetica le opportunità di sviluppo dei traffici commerciali

Andrea Italiano Milazzo La sedicesima **Autorità portuale** potrebbe restituire piena autonomia ai porti di **Messina** e Milazzo, con accorpamento anche dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Per tale ragione la città del Capo non intende recitare un ruolo di secondo ordine e chiede di inserirsi nel dibattito sulla progettualità che si andrà a definire dopo il via libera da parte del governo nazionale.

In questa direzione si è espresso il consiglio comunale di Milazzo che, alla presenza dei deputati regionali e nazionali, ha promosso una seduta straordinaria aperta voluta da diversi consiglieri (primo firmatario Antonio Foti) che, intervenendo in Aula, ha spiegato che tale iniziativa era finalizzata a tutelare le peculiarità, il ruolo centrale e la funzione strategica del porto di Milazzo, caratterizzato da una movimentazione massiccia di passeggeri verso le Isole Eolie e dalla presenza, nel comprensorio, di un consistente ed attivo comparto industriale.

Ai lavori erano presenti la senatrice Barbara Floridia, i deputati Carmela Bucalo, Antonino De Luca e Giuseppe Galluzzo.

In avvio di seduta il presidente Gianfranco Nastasi ha richiamato le diverse deliberazioni

dedicate dal Consiglio al problema, ribadendo che non è possibile che Milazzo sia scippata della sua autonomia **portuale**. Anche la senatrice Floridia ha ravvisato la necessità, e l'esigenza, del territorio perché sia ripristinata l'autorità **portuale** dello Stretto. C'è questa volontà politica - ha detto - manifestata magari in passato, quando però proposte e richieste non sono state calendarizzate, mentre adesso, con l'azione politica svolta anche in sintonia con Francesco D'Uva, sarà prevista una norma blindata che tuteli l'**Autorità portuale** di **Messina** e Milazzo.

Insomma una volontà assoluta - ha concluso la Floridia - di assicurare l'autorità sistemica dello Stretto, rappresentando una specificità unica. La speranza che non siano soltanto slogan, ma che si diano risposte al territorio, è stata manifestata dall'onorevole Bucalo, mentre l'onorevole De Luca, fatta la storia della nascita delle **Autorità portuali**, ha ribadito l'importanza di risolvere il problema del gommato con le autostrade del mare, contestando però la prevista **Autorità portuale** con Gioia Tauro, che ha

- segue

considerato «un colpo di mano politico per risolvere i problemi finanziari presenti in altro territorio». Comunque il provvedimento può essere modificato consentendo alla città di Milazzo di continuare a vivere di portualità.

A ribadire l'importanza delle autostrade del mare, ed a parlare dell'incremento di scambi commerciali via mare, è stato l'onorevole Galluzzo che ha sostenuto la necessità di costruire un sistema di Autorità portuale con obiettivi ben precisi, mentre il problema di Gioia Tauro - ha detto - deve risolverlo il Governo. In questo contesto Milazzo fa partita a sé, «perché da qui - egli ha aggiunto - derivano gli introiti maggiori all'Autorità portuale, per cui anche all'interno dell'Autorità di sistema dello Stretto».

La posizione del sindaco Il sindaco Giovanni Formica ha partecipato al dibattito esprimendo poi il suo punto di vista sulla questione portualità.

Formica ha sostenuto l'assenza di una visione strategica per il Sud ma, al tempo stesso, ha formulato critiche all'indirizzo dell'Autorità portuale di Messina e Milazzo che dispone di circa 70 milioni di euro, ma non li spende, o li spende a terra, mentre di investimenti a mare ne ha fatti pochi, e fatti anche male. Il punto è di creare - ha detto concludendo - condizioni perché i territori capiscano quale è la strategia da portare avanti e sostenere.

L'Autorità portuale va fatta all'interno di un sistema che rilanci la Sicilia e, per questo, siamo a studiare la collocazione in una visione più grande.

Augusta| Saline Mulinello le associazioni chiedono che venga attuato il piano di gestione. - Webmarte.tv - Notizie e Informazioni in Sicilia

Le associazioni Italia Nostra, Legambiente, Lipu e Wwf si appellano al sindaco, al presidente del Consiglio comunale e a tutti i consiglieri di Augusta affinché venga attuato il piano di gestione che tutela le aree umide delle saline Mulinello. I lavori per la cementificazione dell' area

Le associazioni lanciano un appello per la tutela dell' area umida delle saline del Mulinello e per l' attuazione del Piano di Gestione approvato nel 2017 con decreto dall' assessorato regionale Territorio e Ambiente. Italia nostra, Legambiente, Lipu e Wwf ricordano che il 21 agosto scorso l' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale**, ha pubblicato il bando di gara europeo avente per oggetto "Lavori di acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel porto commerciale di Augusta - I e II stralcio unificati. Tali lavori comportano la cementificazione di 300 mila metri quadri di suolo e la conseguente copertura di circa 80 metri quadri dell' ex salina Mulinello - lato nord -, oggi importantissima area umida e stazione di transito e sosta dell' avifauna selvatica. Alla inutile cementificazione si oppongono da tempo le associazioni ambientaliste, molti cittadini e **autorevolissimi** esperti del settore dei trasporti **marittimi**, certi come sono delle errate e infondate previsioni di incremento del traffico di merci solide del porto di Augusta, containerizzate e non che i proponenti del progetto da decenni continuano a magnificare per giustificare opere che, senza alcun dubbio, sono destinate a rimanere "cattedrali nel deserto". L' inattendibilità delle stime di crescita del traffico è chiaramente rilevabile anche dalla documentazione della Commissione Europea e dal vigente Piano strategico nazionale della **Portualità** (luglio 2015). Il piano regolatore del porto risale agli anni '60 del secolo scorso, come pure è noto che negli anni '90 fu concepito il progetto di ampliamento che oggi, a distanza di decenni ed in uno scenario mondiale del tutto mutato, si vorrebbe realizzare. Si consideri inoltre che, contro ogni criterio di ragionevolezza e di rispetto delle norme in materia, la valutazione di impatto ambientale (Via) del progetto è ancora quella del 2007, cioè di ben undici anni fa. Le Saline del Mulinello (note anche come

- segue

Saline di Punta Cugno) erano state inizialmente incluse nel Sic/Zps ITA090014 "Saline di Augusta (oggi Zsc: Zona Speciale di Conservazione) ma, ingiustificatamente, esse sono state successivamente escluse, nonostante possiedano i requisiti previsti dalla direttiva 92/43 Ce e dalla direttiva 2009/147 Ce e pur essendo tuttora inserite nell' elenco delle zone umide italiane per il censimento invernale degli uccelli acquatici redatto dall' Ispra. "Ciò è ancor più inspiegabile se si considera che le saline di Augusta sono state designate dal decreto del ministero dell' Ambiente del 7 dicembre scorso 2017, pubblicato il 20/12/2017, tra le trentadue Zone speciali di conservazione (Zsc) della regione bio-geografica mediterranea insistenti nel territorio della Regione Siciliana, già proposti alla Commissione europea quali Siti di importanza comunitaria (SIC). Inoltre con D.D.G. n.303/2017 dell' Assessorato Regionale Territorio e Ambiente è stato approvato il Piano di Gestione (P.D.G.) "Saline della Sicilia Orientale" integrato secondo le prescrizioni del D.G.G 678 del 30/06/2009, riguardante i siti della rete Natura 2000 ITA090006 "Saline di Siracusa e Fiume Ciane", ITA090013 "Saline di Priolo" e ITA090014 "Saline di Augusta", modificati con il documento "Aggiornamento dei perimetri dei siti Natura 2000" del luglio 2012, il quale Piano di gestione espressamente prevede: "Nelle saline di Augusta si reputa necessario integrare al perimetro attuale l' insieme di tutte le altre saline escluse, rappresentando ambienti del tutto simili che contribuiscono al mantenimento dei valori naturalistici delle saline stesse attualmente incluse. Le aree in oggetto sono una porzione delle saline Regina a nord della linea ferroviaria e il complesso di saline circostante la foce del fiume Mulinello, denominato Saline di Punta Cugno" dichiarano Jessica Di Venuta, Enzo Parisi, Federico Militello e Francesco Rizza, rispettivamente rappresentanti di Italia Nostra, Legambiente, Lipu e Wwf . Nel 2013, segnalando l' incomprensibile e inaccettabile esclusione della zona umida dal Sic/Zps, le associazioni ambientaliste (Italia Nostra, Legambiente, Lipu, MariLighea, Natura Sicula, Lamis) hanno chiesto alle autorità competenti di avviare una procedura di revisione del Sic/Zps ITA090014 "Saline di Augusta" al fine di re-includere le Saline del Mulinello inopinatamente escluse dallo stesso. A un pronto riscontro dell' assessorato regionale Territorio e Ambiente (con lettera indirizzata al Comune di Augusta, allora retto dalla commissione straordinaria) non è poi però seguito alcun atto concreto di tutela. "Oggi, alla luce del provvedimento di riconoscimento quale Zona speciale di conservazione delle nostre saline e del Piano di gestione che ne contempla l' ampliamento con quelle del Mulinello, considerato il persistere dell' inopportuno tentativo di cementificazione dell' area- concludono Di Venuta, Parisi, Militello e Rizza chiediamo al sindaco di Augusta di condividere, farla propria e rinnovare la richiesta di inclusione nel Sis/Zps (ora Zsc) "Saline di Augusta" dell' intera area delle saline del Mulinello, presentandola formalmente in tempi brevi al ministero dell' Ambiente, all' assessorato regionale Territorio e Ambiente e alla commissione Europea - Dg Ambiente. A ciascuno secondo il suo ruolo e le sue competenze, e in special modo all' assessore all' ambiente, al presidente del Consiglio comunale e ai consiglieri tutti, chiediamo di rendersi parte attiva per impedire la perdita di questo nostro patrimonio naturale e ambientale e per giungere presto a quel provvedimento di tutela chiesto a gran voce dalle associazioni e dai cittadini".

Napoli: 3^a edizione della Naples Shipping Week, il Comandante Generale Ammiraglio Giovanni Pettorino ha firmato il decreto che rende esecutive le norme sulla formazione e l'aggiornamento professionale dei Piloti dei Porti

Napoli, 29 settembre 2018 – Si è svolta a Napoli la terza edizione della **Naples Shipping Week**, la settimana internazionale dedicata alla cultura e all'economia del mare, organizzata da **Propeller Club Port of Naples** e **Clickutility Team**.

Un evento, che in questa settimana, ha visto numerose iniziative e approfondimenti sul mondo dello shipping e del cluster marittimo e portuale.

Partner istituzionale di questa edizione, il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera che ha contribuito all'organizzazione di convegni e ha garantito al contempo la partecipazione di diversi qualificati relatori ai numerosi eventi in programma.

Presenti all'evento, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, **Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino**, il Vice Comandante Generale **Ammiraglio Ispettore Antonio Basile**, tutti i Direttori Marittimi e i Capi Reparto del Comando Generale della Guardia Costiera.

L'evento si è concluso, con un momento di incontro tra il Comandante Generale e i Direttori Marittimi, a capo delle realtà territoriali regionali della Guardia Costiera e dei principali porti italiani, un confronto impreziosito dalla presenza del **Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi** che ha sottolineato: "Il Corpo delle Capitanerie di Porto rappresenta per il Cluster Marittimo un punto di riferimento" e del Segretario Generale dell'I.M.O., il sudcoreano **Kitack Lim** che ha formulato un sentito ringraziamento alla Guardia Costiera italiana per il fattivo e concreto contributo fornito all'IMO nelle importanti sfide nel settore marittimo.

A conclusione dell'evento il Comandante Generale, nel ringraziare il Segretario Generale dell'IMO, il **Capo di Stato Maggiore della Marina Militare** e il Presidente del Propeller Club Napoli, ha sottolineato che eventi importanti come questo del **Naples Shipping Week** permettono di unire gli sforzi di tutti gli attori del cluster marittimo, pubblici e privati, quale momento di vera coesione e prospettiva comune. Il Comandante Generale ha concluso auspicando di proseguire insieme nella direzione indicata dall'Imo, in occasione del suo 70 anniversario, **better shipping for a better future**.

Al Naples Shipping Week, inoltre, è stato firmato dal Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne **Mauro Coletta** ed il Comandante Generale **Ammiraglio Giovanni Pettorino**, il decreto che rende esecutive le norme sulla formazione e l'aggiornamento professionale dei Piloti dei Porti.

Informazioni Marittime

Si è conclusa la Naples Shipping Week 2018

Si è chiusa a Napoli la terza edizione della Naples Shipping Week, la settimana internazionale dedicata alla cultura e all'economia del mare, organizzata da Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team. Un evento che, durante la settimana scorsa, ha visto numerose iniziative e approfondimenti sul mondo dello shipping e del cluster marittimo e portuale. Partner istituzionale di questa edizione, il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera che ha contribuito all'organizzazione di convegni e ha garantito al contempo la partecipazione di diversi qualificati relatori ai numerosi eventi in programma.

Presenti all'evento, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, il Vice Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Antonio Basile, tutti i Direttori Marittimi e i Capi Reparto del Comando Generale della Guardia Costiera.

La sette giorni si è conclusa con un momento di incontro tra il Comandante Generale e i Direttori Marittimi, a capo delle realtà territoriali regionali della Guardia Costiera e dei principali porti italiani, un confronto a cui ha partecipato il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e il Segretario Generale dell'International Maritime Organization, il sudcoreano Kitack Lim, che ha formulato un sentito ringraziamento alla Guardia Costiera italiana per il fattivo e concreto contributo fornito all'Imo nelle importanti sfide nel settore marittimo.

Al Naples Shipping Week, inoltre, è stato firmato dal Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Mauro Coletta ed il Comandante Generale Ammiraglio Giovanni Pettorino, il decreto che rende esecutive le norme sulla formazione e l'aggiornamento professionale dei Piloti dei Porti.

Naples Week, primo bilancio

NAPOLI – La “settimana” partenopea dello shipping ha fatto il pieno: di interesse, di temi attuali, anche di indicazioni e suggerimenti concreti sui tanti problemi del mondo della logistica e dello shipping. E la grande bellezza della città ha fatto il resto. Sono stati più di mille i partecipanti agli incontri della Naples Shipping Week e alle visite tecniche al porto e a bordo della fregata “Rizzo” della Marina Militare. Particolarmente seguito Port&ShippingTech, il Forum internazionale dedicato all’innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, da giovedì a tutto ieri.

La Main Conference della NSW, si è tenuta nel Centro Congressi della Stazione Marittima. In ambito Green Shipping Summit, la mattina di giovedì è stata dedicata ai temi della CO2 e dell’efficienza energetica ed economica del trasporto marittimo e della catena logistica. Nello stesso pomeriggio, dibattito sullo sviluppo dei Green Port e delle esperienze internazionali e nazionali per ridurre le emissioni in porto migliorando la qualità dell’aria nelle città portuali. Smart Port&Logistics, la sessione incentrata sul potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali, si è soffermata sull’evoluzione dello scenario nazionale e sul ruolo delle ZES – Zone Economiche Speciali. Le tecnologie disruptive per lo sviluppo competitivo nel trasporto marittimo sono poi state il tema di Shipping Technotrend. Sempre alla mattina di giovedì, la Stazione Marittima ha ospitato il workshop Le Aree Marine Protette della Campania: il ruolo delle CP, sessione a cura del Corpo delle Capitanerie di porto.

Informazioni Marittime

Nasce il Comitato d'indirizzo della Zona economica speciale della Campania

Roberto Rosiello e Domenico Bellobuono rappresenteranno il premier Conte e il ministro Toninelli nell'organo che gestisce l'istituto che dovrebbe rilanciare l'economia della regione, attraverso i porti

Un altro passo verso la creazione della Zona economica speciale della Campania, nella quale le imprese che esportano o importano con gli scali della regione possono godere di sgravi e facilitazioni come sospensione dell'IVA e crediti d'imposta fino a 50 milioni. È stato completato il Comitato d'indirizzo, lo strumento col quale organizzare l'ecosistema di imprese e gestire le risorse finanziarie, con le ultime due nomine che mancavano, quelle governative. Si tratta di Roberto Rosiello e Domenico Bellobuono, rispettivamente in rappresentanza del presidente del consiglio, Giuseppe Conte, e del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli.

Pietro Spirito, presidente del Comitato d'indirizzo, che coincide con il presidente dell'Autorità di sistema portuale sotto cui cade la Zes - gode di sgravi e finanziamenti agevolati Zes chi esporta o importa con un porto - ringrazia il governo insieme al delegato della Regione Campania, Gianluigi Traettino, «nel perfezionamento della governance per la zona economica speciale che comprende i porti di Napoli, Castellamare e Salerno, con un modello di Zes a rete che coinvolge oltre 5.100 ettari di territorio regionale».

«Resta ora da emanare il dpcm sulla semplificazione amministrativa, che costituisce fattore strategico essenziale per il completamento del pacchetto localizzativo della Zes», precisa Spirito. «Sarà fondamentale prevedere la nascita di zone doganali intercluse nei porti meridionali. Tale strumento consentirà di stoccare le merci in regime di sospensione d'IVA, assicurando alle aziende un vantaggio localizzativo di natura logistica davvero rilevante per le attività di import e di export».

Informazioni Marittime

Si è conclusa la Naples Shipping Week 2018

Numerosi sono stati gli eventi in programma nel corso della terza edizione della manifestazione

Si è chiusa a Napoli la terza edizione della **Naples Shipping Week**, la settimana internazionale dedicata alla cultura e all'economia del mare, organizzata da Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team. Un evento che, durante la settimana scorsa, ha visto numerose iniziative e approfondimenti sul mondo dello shipping e del cluster marittimo e portuale. Partner istituzionale di questa edizione, il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera che ha contribuito all'organizzazione di convegni e ha garantito al contempo la partecipazione di diversi qualificati relatori ai numerosi eventi in programma.

Presenti all'evento, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, il Vice Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Antonio Basile, tutti i Direttori Marittimi e i Capi Reparto del Comando Generale della Guardia Costiera.

La sette giorni si è conclusa con **un momento di incontro** tra il Comandante Generale e i Direttori Marittimi, a capo delle realtà territoriali regionali della Guardia Costiera e dei principali porti italiani, un confronto a cui ha partecipato il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e il Segretario Generale dell'International Maritime Organization, il sudcoreano Kitack Lim, che ha formulato un sentito ringraziamento alla Guardia Costiera italiana per il fattivo e concreto contributo fornito all'Imo nelle importanti sfide nel settore marittimo.

Al Naples Shipping Week, inoltre, è stato firmato dal Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Mauro Coletta ed il Comandante Generale Ammiraglio Giovanni Pettorino, il decreto che rende esecutive le norme sulla formazione e l'aggiornamento professionale dei Piloti dei Porti.

“NAPLES SHIPPING WEEK” DEDICATO ALLE ZES CAMPANIA

Napoli, 28 settembre 2018 – In occasione della “Naples Shipping Week” (dedicata alla tragedia di Genova) si è tenuto il Forum sull’innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, con una specifica sessione riservata alle Zone Economiche Speciali (ZES). La Regione Campania che è tra i promotori di questa importante manifestazione sulla cultura e l’economia del mare ha messo a disposizione uno specifico stand per fornire agli operatori del sistema informazioni di carattere tecnico e amministrativo relativamente a tutti gli strumenti agevolativi dedicati alla ZES Campania (prima ad essere istituita con DPCM 11 maggio 2018 insieme alla Regione Calabria). All’iniziativa hanno partecipato per la Regione Campania l’Assessore alle Attività Produttive Antonio Marchiello, il Direttore della D.G. per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive Roberta Esposito e l’Arch. Antonio Dinetti, il Vicepresidente dell’Unione Industriali Francesco Tavassi, Pietro Spirito Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Claudio Ricci Ceo Interporto Campano, Francesco Pagni Direttore Interporto Servizi, Giuseppe Romano Presidente ASI Napoli e Andrea Cioffi Sottosegretario al Ministero dello Sviluppo Economico. Dai lavori della sessione è emerso con chiarezza che per rendere la ZES Campania una concreta realtà attrattiva è quanto mai necessario un gioco di squadra.

L’Assessore Marchiello ha ringraziato la Direzione regionale competente per il grande lavoro svolto e ha precisato che l’Amministrazione regionale sta compiendo in tempi brevissimi tutti i passaggi richiesti dalla normativa per rendere operativa la ZES Campania, in particolare l’assessore ha reso noto che *“oltre ad aver già provveduto alla redazione del Piano di Sviluppo Strategico della ZES, il Presidente De Luca ha individuato la composizione della Cabina di Regia che costituisce l’organismo cui compete il coordinamento tra i soggetti responsabili della definizione delle Strategie di sviluppo ai vari livelli istituzionali e tra questi ed il Comitato di Indirizzo (Decreto Presidenziale n. 149 del 26/09/2018)”*.

A tal proposito l’Assessore, per consentire il funzionamento in parallelo della Cabina di Regia e del Comitato di Indirizzo, ha sollecitato la designazione del rappresentante del Comitato di Indirizzo di competenza del MIT. Il Senatore Cioffi ha annunciato che tale nomina è imminente. Infine l’assessore Marchiello ha ringraziato gli organizzatori dell’evento Umberto Masucci Presidente di Propeller Club di Napoli e Carlo Silva Presidente ClickutilityTeam di Genova per aver condiviso l’importanza di uno specifico focus sulle ZES della Campania che possono contribuire al rafforzamento del tessuto industriale e logistico per l’attrazione degli investimenti

L'Informatore Navale

Napoli: 3^a edizione della Naples Shipping Week 2018. Decreto norme aggiornamento dei Piloti dei Porti e Capitaneria

Napoli, 29 settembre 2018 – Si è svolta a Napoli la terza edizione della Naples Shipping Week, la settimana internazionale dedicata alla cultura e all'economia del mare, organizzata da Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team. Un evento, che in questa settimana, ha visto numerose iniziative e approfondimenti sul mondo dello shipping e del cluster marittimo e portuale.

Partner istituzionale di questa edizione, il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera che ha contribuito all'organizzazione di convegni e ha garantito al contempo la partecipazione di diversi qualificati relatori ai numerosi eventi in programma.

Presenti all'evento, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, il Vice Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Antonio Basile, tutti i Direttori Marittimi e i Capi Reparto del Comando Generale della Guardia Costiera.

L'evento si è concluso, con un momento di incontro tra il Comandante Generale e i Direttori Marittimi, a capo delle realtà territoriali regionali della Guardia Costiera e dei principali porti italiani, un confronto impreziosito dalla presenza del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che ha sottolineato: "Il Corpo della Capitanerie di Porto rappresenta per il Cluster Marittimo un punto di riferimento" e del Segretario Generale dell'I.M.O., il sudcoreano Kintack Lim che ha formulato un sentito ringraziamento alla Guardia Costiera italiana per il fattivo e concreto contributo fornito all'IMO nelle importanti sfide nel settore marittimo. A conclusione dell'evento il Comandante Generale, nel ringraziare il Segretario Generale dell'IMO, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare e il Presidente del Propeller Club Napoli, ha sottolineato che eventi importanti come questo del Naples Shipping Week permettono di unire gli sforzi di tutti gli attori del cluster marittimo, pubblici e privati, quale momento di vera coesione e prospettiva comune. Il Comandante Generale ha concluso auspicando di proseguire insieme nella direzione indicata dall'Imo, in occasione del suo 70 anniversario, better shipping for a better future.

Al Naples Shipping Week, inoltre, è stato firmato dal Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Mauro Coletta ed il Comandante Generale Ammiraglio Giovanni Pettorino, il decreto che rende esecutive le norme sulla formazione e l'aggiornamento professionale dei Piloti dei Porti.

Logistica, nuovo asse tra Liguria e Campania sul fronte blockchain

Nel corso dell'estate Maersk, prima industria armatoriale del mondo, ha finalizzato l'accordo con il colosso digitale statunitense Ibm, che ha portato alla creazione di TradeLens, la piattaforma industriale per l'utilizzo della blockchain nel settore della logistica, dove l'obiettivo è la sostituzione della montagna di carte che accompagna un trasporto, in un unico maxi documento digitale, via via implementato dai vari anelli che costituiscono la catena logistica, dal momento in cui il carico parte a quello in cui arriva. Per fare questo è necessario che le migliaia di sistemi informatici presenti nella stessa catena logistica si parlino, condividendo i dati in un unico contenitore, con un'unica interfaccia e un'unica grande memoria. L'accordo Ibm-Maersk punta proprio a questo, creare un programma unico, usato da tutti, «un po' come è successo per Microsoft» spiega il sindaco di Genova alla Naples Shipping Week, l'evento clou dell'industria marittima italiana, organizzato ogni anno in alternanza tra Genova e Napoli dai Propeller Clubs e da ClickUtility Team.

Parlando nel corso delle conferenze del Port&Shipping Tech, Bucci però ricorda che sono poche le città che possono mettere insieme tutti i mestieri e le conoscenze specifiche dell'industria marittima, «ma Genova è certamente una di quelle».

Per questo, a fianco dell'idea, sostenuta da tempo dal Comune, di realizzare in città un centro delle competenze legato alla Blue Economy, Bucci lancia l'idea «di un'alleanza italiana per lo sviluppo della blockchain, sul modello o in collaborazione con quanto realizzato da Maersk e Ibm».

Che la tecnologia blockchain possa essere un campo di sviluppo per l'Italia e la sua logistica è anche opinione del governo: annunciando il completamento dell'iter di formazione del Comitato d'indirizzo per la Zona economica speciale della Campania, il sottosegretario allo Sviluppo Andrea Cioffi ha richiamato, sempre nel contesto della Naples Shipping Week, cita l'accordo Maersk-Ibm, e sottolinea come oggi i contenitori fisici dei big data, anche quelli presenti in Italia, non appartengano mai a società italiane: proprio la Zes campana potrebbe essere rein linea di principio il luogo dove provare ad avviare questo esperimento, e ospitare quindi non solo la tecnologia dei big data, ma anche le sue stesse strutture fisiche.

-

«Zes, un volano dell' economia»

Biriaco: «Una grande scommessa, l' occasione per rigenerare ampie aree retroportuali»

Il presidente di Confindustria Catania Antonello Biriaco ne è certo: «Per il nostro territorio l' istituzione della Zes sarebbe l' occasione per rigenerare ampie aree retroportuali in cui insediare nuove attività collegate alla filiera marittima, manifatturiera e logistica. Una vera e propria calamita per nuovi investimenti».

Insomma, una scommessa non da poco questa delle Zone economiche speciali istituite dal decreto "Resto al Sud" del 2017 che ne ha definito la cornice normativa lasciando alle singole Regioni le proposte specifiche.

«E' una occasione che non va sprecata - rincara Biriaco - come ha fatto già la Campania che ha bruciato le tappe istituendo a maggio la prima Zes d' Italia, mentre qui in Sicilia si aspetta ancora una azione concreta della Regione. Una scelta strategica che il governo regionale dovrebbe mettere in campo con prontezza per rivitalizzare l' economia del mare, in coerenza con una visione dei porti non più come semplici snodi di trasporto, ma centri catalizzatori di investimenti produttivi a fronte di uno scenario in cui il raddoppio del canale di Suez contribuirà a ridare centralità al Mare Nostrum, con un aumento esponenziale della movimentazione di merci».

E il Piano di Sviluppo Strategico della Zes, che dovrà individuare le porzioni di territorio interessate può coinvolgere, come in Campania, anche aeroporto e **interporto**, nonché la zona industriale, cuore manifatturiero dell' area etnea.

Un intervento economico importante, questo previsto per la Zes (oltre 200 milioni in un triennio per le Zes di Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia) che, oltre a essere di per sé volano di sviluppo, fungerebbe anche - il leader degli industriali etnei ne è certo - da moltiplicatore. "Per il decreto Mezzogiorno - ricorda - a fronte di 2,2 miliardi messi a disposizione dal governo, ci sono stati 6,4 miliardi di investimenti dei privati».

Per questo Biriaco rinnova l' appello alla Regione. «Ringraziamo il presidente Musumeci per l' attenzione mostrata ai temi dello sviluppo.

Gli diamo atto di aver già compiuto un passo avanti con l' avvio della cabina di regia per individuare le aree da agevolare, ma temiamo di essere ancora lontani dal traguardo. E senza l' adozione del Piano di sviluppo strategico che individui obiettivi, criteri di valutazione e forme di coordinamento tra i vari Enti coinvolti, non sarà possibile l' istituzione della Zes catanese da parte del governo».

rossella Jannello.

Grimaldi (Alis) ZES Campania è strategica

NAPOLI – “La partenza a breve della ZES in Campania, siglato l’ultimo atto di Governo, ovvero la costituzione del comitato di indirizzo e della governance così come annunciato dal vicepremier Luigi Di Maio, è il segno di un buon dinamismo verso il Mezzogiorno. È un’ottima occasione che il mondo dell’impresa deve saper raccogliere e capitalizzare in nuovi investimenti propedeutici alla crescita della logistica e dell’intermodalità in una delle regioni faro per l’economia del mare”.

Così Guido Grimaldi presidente dell’ALIS (Associazione Logistica Intermodalità Sostenibile) sulla partenza delle misure previste dall’istituzione della ZES in Campania, grazie alle quali le imprese potranno utilizzare incentivi sui crediti d’imposta fino a 50 milioni.

“In fase di istruzione – ricorda il presidente Grimaldi – una forte collaborazione e spinta fu data anche dalla nostra associazione, perché crediamo che questo strumento sia particolarmente efficace ed utile non solo per erogare risorse attraverso agevolazioni nel credito d’imposta, ma anche perché comporta un’importante semplificazione burocratica, tema molto sentito per tutto il mondo imprenditoriale. ALIS sostiene da sempre che il “sistema” Paese non possa prescindere dal rilancio delle infrastrutture e delle imprese nel Mezzogiorno. Misure come questa e come quelle studiate ad esempio a Bari dall’AdSP MAM, con la sottoscrizione di un accordo tra il mondo bancario e quello universitario per fornire un supporto operativo alle società aggiudicatrici di opere appaltate dalla stessa Autorità, sono vitali per tutta l’economia italiana”.

Un’asse virtuoso est ovest – ha continuato Guido Grimaldi – che vede i presidenti dell’AdSP MAM Ugo Patroni Griffi ed il presidente dell’AdSP MTC Pietro Spirito impegnati sullo stesso fronte in una partita complessa ma sicuramente foriera di successi.

“È quindi l’ora dell’azione e delle sinergie – ha concluso il presidente di ALIS – e le strade intraprese fanno ben sperare. Con l’istituzione della ZES finalmente riusciremo ad aumentare la nostra competitività, mettendoci in linea con quanto di analogo vediamo essere già presente in diverse aree portuali del Mediterraneo. Posso già assicurare che molte aziende nostre associate utilizzeranno questo strumento per investire sul territorio, cosa che probabilmente non sarebbe accaduta se questa norma non fosse stata varata”.

Completato il Comitato di Indirizzo della ZES Campania

Napoli, 28 settembre 2018 – Con le nomine dell'Avv. Roberto Rosiello e del dott. Domenico Bellobuono, rispettivamente in rappresentanza del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è completata la formazione del Comitato di Indirizzo della ZES Campania. Il Presidente Pietro Spirito, congiuntamente al Delegato della Regione Campania, Gianluigi Traettino, ringrazia il Governo per la sensibilità dimostrata nel perfezionamento della governance per la zona economica speciale che comprende i porti di Napoli, Castellamare e Salerno, con un modello di ZES a rete che coinvolge oltre 5.100 ettari di territorio regionale. "Resta ora da emanare il dpcm sulla semplificazione amministrativa, che costituisce fattore strategico essenziale per il completamento del pacchetto localizzativo della ZES", ha sottolineato Pietro Spirito, che ha aggiunto: "Sarà fondamentale prevedere la nascita di zone doganali intercluse nei porti meridionali. Tale strumento consentirà di stoccare le merci in regime di sospensione d'IVA, assicurando alle aziende un vantaggio localizzativo di natura logistica davvero rilevante per le attività di import e di export".

Accordo di collaborazione AdSP Mar Tirreno Centrale-RETE per nodo avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

(FERPERSS) – Napoli, 28 SET – Nell’ambito della “Naples Shipping Week”, il Presidente dell’AdSP Pietro Spirito e il Presidente di RETE, Rinio Bruttomesso, hanno presentato la firma dell’Accordo di Collaborazione tra AdSP Mar Tirreno Centrale e RETE – Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città con sede a Venezia, un accordo per la costituzione e lo sviluppo del “Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia”.

I “Nodi Avanzati” sono centri operativi, promossi da uno o più Soci di RETE, nei quali si sviluppano attività di carattere formativo, di studio, ricerca e divulgazione, promosse come iniziativa dell’Associazione o del proprio Nodo, sotto la supervisione dell’Associazione.

Obiettivo primario del Nodo Avanzato napoletano è quello di favorire la collaborazione tra le parti a livello locale per una migliore integrazione del porto nel contesto urbano e per uno sviluppo condiviso della relazione porto-città, con il fine comune di migliorare la qualità della vita dei cittadini, la competitività e l’immagine della città portuale di Napoli, a livello locale, nazionale ed internazionale.

Il modello organizzativo adottato dal Nodo Avanzato coordinato dall’AdSP del Mar Tirreno Centrale sarà costituito da 4 tavoli operativi tematici che – in particolare – riguarderanno Merci/Economia (coordinato da Srm), Intermodalità/Logistica (coordinato da Alis), Waterfront/Comunità (coordinato da CNR-IRISS), Flussi/Urbanistica (coordinato da Università Partenope) .

ADSP Mar Tirreno Centrale: completato il Comitato di indirizzo della ZES Campania

(FERPRESS) – Roma, 28 SET – “Con le nomine dell’Avv. Roberto Rosiello e del dott. Domenico Bellobuono, rispettivamente in rappresentanza del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è completata la formazione del Comitato di Indirizzo della ZES Campania”. Lo riferisce una nota dell’ADSP del Mar Tirreno Centrale.

“Il Presidente Pietro Spirito, congiuntamente al Delegato della Regione Campania, Gianluigi Traettino – si legge ancora – ringrazia il Governo per la sensibilità dimostrata nel perfezionamento della governance per la zona economica speciale che comprende i porti di Napoli, Castellamare e Salerno, con un modello di ZES a rete che coinvolge oltre 5.100 ettari di territorio regionale.

“Resta ora da emanare il dpcm sulla semplificazione amministrativa, che costituisce fattore strategico essenziale per il completamento del pacchetto localizzativo della ZES”, ha sottolineato Pietro Spirito, che ha aggiunto: “Sarà fondamentale prevedere la nascita di zone doganali intercluse nei porti meridionali. Tale strumento consentirà di stoccare le merci in regime di sospensione d’IVA, assicurando alle aziende un vantaggio localizzativo di natura logistica davvero rilevante per le attività di import e di export”.

Campania: alla Naples Shipping week una sezione tutta dedicata alla ZES

(FERPRESS) – Napoli, 28 SET – In occasione della “Naples Shipping Week” (dedicata alla tragedia di Genova) si è tenuto il Forum sull’innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, con una specifica sessione riservata alle Zone Economiche Speciali (ZES).

La Regione Campania che è tra i promotori di questa importante manifestazione sulla cultura e l’economia del mare ha messo a disposizione uno specifico stand per fornire agli operatori del sistema informazioni di carattere tecnico e amministrativo relativamente a tutti gli strumenti agevolativi dedicati alla ZES Campania (prima ad essere istituita con DPCM 11 maggio 2018 insieme alla Regione Calabria). All’iniziativa hanno partecipato per la Regione Campania l’Assessore alle Attività Produttive Antonio Marchiello, il Direttore della D.G. per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive Roberta Esposito e l’Arch. Antonio Dinetti, il Vicepresidente dell’Unione Industriali Francesco Tavassi, Pietro Spirito Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Claudio Ricci Ceo Interporto Campano, Francesco Pagni Direttore Interporto Servizi, Giuseppe Romano Presidente ASI Napoli e Andrea Cioffi Sottosegretario al Ministero dello Sviluppo Economico. Dai lavori della sessione è emerso con chiarezza che per rendere la ZES Campania una concreta realtà attrattiva è quanto mai necessario un gioco di squadra.

L’Assessore Marchiello ha ringraziato la Direzione regionale competente per il grande lavoro svolto e ha precisato che l’Amministrazione regionale sta compiendo in tempi brevissimi tutti i passaggi richiesti dalla normativa per rendere operativa la ZES Campania, in particolare l’assessore ha reso noto che “oltre ad aver già provveduto alla redazione del Piano di Sviluppo Strategico della ZES, il Presidente De Luca ha individuato la composizione della Cabina di Regia che costituisce l’organismo cui compete il coordinamento tra i soggetti responsabili della definizione delle Strategie di sviluppo ai vari livelli istituzionali e tra questi ed il Comitato di Indirizzo (Decreto Presidenziale n. 149 del 26/09/2018)”.

A tal proposito l’Assessore, per consentire il funzionamento in parallelo della Cabina di Regia e del Comitato di Indirizzo, ha sollecitato la designazione del rappresentante del Comitato di Indirizzo di competenza del MIT. Il Senatore Cioffi ha annunciato che tale nomina è imminente. Infine l’assessore Marchiello ha ringraziato gli organizzatori dell’evento Umberto Masucci Presidente di Propeller Club di Napoli e Carlo Silva Presidente ClickutilityTeam di Genova per aver condiviso l’importanza di uno specifico focus sulle ZES della Campania che possono contribuire al rafforzamento del tessuto industriale e logistico per l’attrazione degli investimenti.

Porti, logistica e industria, quali benefici dalle Zes? / Naples Shipping Week

NAPOLI - Le Zone Economiche Speciali (Zes) come opportunità di sviluppo e attrazione degli investimenti sui territori, questo il tema affrontato ieri nell'ambito della Naples Shipping Week, l'evento che riunisce nel capoluogo campano tutti i protagonisti dell'industria marittimo nazionale - organizzato dal Propeller Club e ClikUtility.

Le Zes sono quelle regioni geografiche dotate di una legislazione economica differente dalla legislazione nazionale, l'Europa ne conta una settantina, gli esempi più noti sono le 14 Zes della Polonia. In Italia si prevede l'istituzione di 7 Zes (Napoli, Palermo, Catania, Cagliari, Gioia Tauro, Zes Adriatico e Zes Ionio) come spiega Alessandro Panaro, responsabile area Ricerca Maritime & Mediterranean Economy di SRM e chairman dell'incontro, *"queste riceveranno un regime di agevolazioni ed incentivi amministrativi, fiscali, doganali e misure di semplificazione con l'obiettivo di attrarre investimenti esteri o extra-regionali da parte delle aziende che sceglieranno queste aree geografiche per le loro produzioni"*.

Cosa può fare una Zes su di un territorio? *"può avere un impatto molto forte sull'export e sul traffico internazionale"* - sottolinea Panaro- *"creando delle relazioni tra porti, logistica e industria. Molti porti sono già dotati di questa legislazione economica speciale, come nel caso del porto di Tangeri"*.

La Zes nasce per le imprese manifatturiere rivolte al mercato dell'export ed è proprio per questo che i **porti assumono un ruolo fondamentale nel progetto di produzione ed esportazione dei prodotti**. Al momento le imprese del settore della logistica e dei trasporti, nonostante le istanze mosse dai rappresentanti del settore, sembra che rimarranno escluse dalle agevolazioni. **La governance**

"Gli strumenti di governance ad oggi esistenti sono quelli agevolativi nazionali cofinanziati dalla Regione Campania che a tale proposito" - spiega **Antonio Marchiello, assessore attività produttive regionale** - *"ha stanziato 50 milioni di euro che andranno a finanziare imprese che investiranno nelle Zes, sotto il meccanismo del credito di imposta"*. Sono inoltre previste **agevolazioni Irap per le start up innovative**, riduzione che potranno arrivare anche al 100%. Poi **riduzione degli oneri Irap e la definizione di un contratto di programma**. La possibilità di accedere a questo regime di agevolazioni avviene tramite bandi cofinanziati dalla Regione.

La Regione Campania ha inoltre istituito, come previsto dalla normativa, il **Comitato di indirizzo** che, presieduto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, ha funzione di promozione al fine di attivare una politica di attrazione verso il territorio. La Regione come specificato da Marchiello, prevede inoltre l'istituzione di una Cabina di regia e di una struttura di missione.

Per un paese competitivo sì agli incentivi, ma da soli non bastano.

"Pensare di competere nel mondo solo con gli incentivi non è pensabile perché non andremo da nessuna parte"- chiosa per le **conclusioni del dibattito Andrea Cioffi**, sottosegretario al ministero dello Sviluppo economico, *"abbiamo bisogno invece di essere un paese con una strategia mission oriented all'innovazione e di diventare un paese all'avanguardia affrontando gli aspetti fondamentali dell'innovazione tecnologica. Parlare quindi di blockchain, di intelligenza artificiale, di software e con questi strumenti andare verso lo sviluppo"*.

Completata la formazione del Comitato di Indirizzo della ZES Campania

Napoli, 28, settembre – Con le nomine dell'Avv. Roberto Rosiello e del dott. Domenico Bellobuono, rispettivamente in rappresentanza del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è completata la formazione del Comitato di Indirizzo della ZES Campania.

Il Presidente Pietro Spirito, congiuntamente al Delegato della Regione Campania, Gianluigi Traettino, ringrazia il Governo per la sensibilità dimostrata nel perfezionamento della governance per la zona economica speciale che comprende i porti di Napoli, Castellamare e Salerno, con un modello di ZES a rete che coinvolge oltre 5.100 ettari di territorio regionale. "Resta ora da emanare il dpcm sulla semplificazione amministrativa, che costituisce fattore strategico essenziale per il completamento del pacchetto localizzativo della ZES", ha sottolineato Pietro Spirito, che ha aggiunto: "Sarà fondamentale prevedere la nascita di zone doganali intercluse nei porti meridionali. Tale strumento consentirà di stoccare le merci in regime di sospensione d'IVA, assicurando alle aziende un vantaggio localizzativo di natura logistica davvero rilevante per le attività di import e di export".

Il Secolo XIX

Dazi e blockchain un Forum a Genova

Mentre la tecnologia spinge verso un mondo con sempre meno barriere, la politica risponde aumentandole.

"Shipping e geopolitica. La spinta della tecnologia e il freno del protezionismo", è il titolo della quinta edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport", in agenda il prossimo 19 novembre a Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. All' evento (organizzato dalle testate del gruppo Gedi Il Secolo XIX, The MediTelegraph e L' Avvisatore Marittimo) parteciperanno rappresentanti di primissimo livello dei settori armatoriale, logistico, politico, bancario e assicurativo.

I lavori inizieranno alle 8.45 e si chiuderanno alle 13.30.

Dazi, blockchain, tecnologia e rapporti tra movimentazione della merce terrestre e marittima saranno i principali argomenti trattati.

Per iscriversi gratuitamente al convegno è necessario accreditarsi all' indirizzo forum@themeditelegraph.com -

Incidente alle isole Eolie, aliscafo sbatte contro molo e marittimo finisce in mare

Vulcano: aliscafo finisce contro un molo durante le operazioni di attracco

Nelle isole Eolie e precisamente a Vulcano, un aliscafo e' finito contro un molo ed un marittimo e' caduto in mare, per fortuna senza conseguenze. Solamente lievi danni a prua ed un po' di spavento per i passeggeri a bordo. Sulle cause dell' incidente la Guardia Costiera ha avviato le indagini. Il natante, "Gianni M.", era partito da Lipari alle 8 diretto a Vulcano e Milazzo. Nel porto di Vulcano, durante le operazioni di attracco, pur avendo rallentato, forse a causa della risacca, l' aliscafo ha urtato il molo ed un marittimo che a prua in procinto di allungare le cime agli ormeggiatori ha perso l' equilibrio ed e' finito in mare. L' uomo e' potuto salire sul molo aiutato dagli ormeggiatori, ha tranquillizzato tutti sulle sue condizioni e si e' cambiato gli abiti. L' aliscafo e' rimasto in porto il tempo necessario per le verifiche ed e' poi ripartito alla volta di Milazzo.

La Sicilia

Augusta. È la richiesta delle associazioni Italia Nostra, Legambiente, Lipu e Wwf «Via al piano di tutela delle Saline Mulinello»

Augusta. L'attuazione del piano che tutela le aree umide delle saline del Mulinello. A chiederla sono le associazioni Italia Nostra, Legambiente, Lipu e Wwf appellandosi al sindaco, al presidente del consiglio e a tutti i consiglieri comunali di Augusta. «Oggi, alla luce del provvedimento di riconoscimento quale Zona Speciale di Conservazione delle nostre saline e del piano di gestione che ne contempla l'ampliamento con quelle del Mulinello, considerato il persistere dell'inopportuno tentativo di cementificazione dell'area, chiediamo al sindaco di condividere, farla propria e rinnovare la richiesta di inclusione nel Sic/Zps (ora Zsc) "Saline di Augusta" dell'intera area delle saline del Mulinello, presentandola formalmente in tempi brevi al ministero dell'Ambiente, all'assessorato regionale Territorio e Ambiente e alla Commissione Europea - Dg Ambiente. A ciascuno secondo il suo ruolo e le sue competenze, e in special modo all'assessore all'Ambiente, al presidente del consiglio comunale e ai consiglieri tutti, chiediamo di rendersi parte attiva per impedire la perdita di questo nostro patrimonio naturale e ambientale e per giungere presto a quel provvedimento di tutela chiesto a gran voce dalle associazioni e dai cittadini». E' quanto si legge in una lettera inviata al Comune megarese firmata da Jessica Di Venuta, Enzo Parisi, Federico Militello e Pier Francesco Rizza, rispettivamente rappresentanti di Italia Nostra, Legambiente, Lipu e Wwf. Il piano di gestione a salvaguardia delle saline del Mulinello è stato approvato nel 2017 dall'assessorato regionale. In considerazione del fatto che a oggi i lavori per la cementificazione dell'area non sono stati appaltati, cade, secondo le associazioni, l'elemento pregiudiziale che ostacolava nel merito di esprimersi favorevolmente per la loro tutela. «Il 21 agosto scorso - ricordano - l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, ha pubblicato il bando di gara europeo per "lavori di acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel porto commerciale". Interventi che comportano la cementificazione di 300 mila metri quadri di suolo e la conseguente copertura di circa 80 mila metri quadri dell'ex salina Mulinello - lato nord -, oggi importantissima area umida e stazione di transito e sosta dell'avifauna selvatica». «All'inutile cementificazione si oppongono da tempo le associazioni ambientaliste, molti cittadini e autorevolissimi esperti del settore dei trasporti marittimi - aggiungono certi come sono delle errate e infondate previsioni di incremento del traffico di merci solide del porto di Augusta, containerizzate e non, che i proponenti del progetto da decenni continuano a magnificare per giustificare opere che, senza alcun dubbio, sono destinate a rimanere "cattedrali nel deserto". Agnese Siliato.

«Un vincolo culturale non può bloccare il Porto». Brugnaro: «Siamo molto arrabbiati»

Il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, venerdì, alla presentazione del disegno di legge del senatore Adolfo Urso sulle nuove misure per le zone economiche speciali: «Pronti a lavorare assieme all' Autorità Portuale sui temi da porre al governo per la salvaguardia del tessuto produttivo dell' area. Non staremo a guardare contro chi vuole far morire Porto Marghera, urleremo»

A Marghera area di crisi complessa e zone economiche speciali si completano, sottolinea Marinese. Perché ai benefici in termini di crescita occupazionale si andrebbero a sommare quelli fiscali alle imprese. «Ci sono state a Porto Marghera manifestazioni d' interesse per 588 milioni di euro, da parte delle imprese. Ma è importante crederci. Non si può dire la chimica o la logistica non servono». «Il **trasporto marittimo** rappresenta uno dei settori chiave dell' economia italiana - si legge nel testo del disegno di legge -. Ma purtroppo i porti italiani riescono a intercettare solo in parte i grandi flussi **marittimi** che giungono o partono dall' Europa. Il sostegno alle attività d' impresa e la semplificazione della burocrazia sono un tassello decisivo del made in Italy, in particolare nelle aree portuali come Venezia Mestre. Nelle zone economiche speciali le imprese che avviano una nuova attività economica possono usufruire di: riduzione dell' Ires, dell' Irap, dell' Imu, e dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a tempo indeterminato». Le attività interessate sostanzialmente sarebbero le stesse dell' area di crisi complessa.

Per “Mare Sicuro 2018”: Guardia Costiera al bilancio

LIVORNO – È giunta al termine la campagna “Mare Sicuro 2018”, l’operazione della Guardia costiera della Toscana, come ogni anno impegnata nella vigilanza delle attività marittime e costiere per garantire la sicura fruizione e gli usi legittimi del mare.

Quest’anno l’operazione era stata presentata in una conferenza stampa a Porto Santo Stefano con la partecipazione di un testimonial d’eccezione, la vice-presidente del CONI e già pluricampionessa di windsurf Alessandra Sensini, che ha voluto condividere con gli uomini e donne delle Capitanerie di porto della Toscana l’importanza di diffondere un forte richiamo al rispetto del mare all’inizio della stagione estiva.

L’evento è stato il culmine di un’intensa e prolungata attività di informazione – dice una nota della direzione marittima – mirata a sensibilizzare i cittadini e le imprese di settore su un approccio ed un utilizzo corretto e responsabile della risorsa mare, principio che la Guardia costiera ha continuato a diffondere anche durante la quotidiana attività di vigilanza estiva.

A trarne il bilancio al termine della stagione è l’ammiraglio Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana che, nell’illustrare i dati dell’operazione sul territorio regionale, si dice molto soddisfatto che il messaggio sia stato correttamente recepito e concretizzato dai tanti fruitori del mare: “La prevenzione, questa è stata la parola d’ordine con la quale quest’anno abbiamo fortemente promosso la cultura dell’autocontrollo” per rendere gli utenti del mare i primi portatori di quel messaggio ispirato alla necessità della tutela dell’ambiente e della loro stessa sicurezza.

La Gazzetta Marittima

Alla capillarità di questo messaggio abbiamo associato un impegno ancor più costante, realizzato attraverso un assetto operativo mirato ad assicurare alla collettività l'ordinato svolgimento delle attività ludiche e produttive in mare. I dati, valutati nel loro complesso, hanno fatto registrare un decremento di quelle condotte illecite e sconsiderate capaci di mettere a repentaglio la sicurezza dei bagnanti e dei diportisti e dell'ambiente marino.

La strategica dislocazione di uomini e mezzi in quelle località ove maggiore è l'afflusso turistico-balneare, è stato, infatti, in grado di garantire un intervento rapido, tempestivo, efficace, come dimostrato dai tanti interventi di soccorso portati a termine con successo. “Analogamente – continua la nota – il costante presidio di quelle zone di mare di maggior pregio naturalistico, e mi riferisco all'area marina protetta delle “Secche della Meloria” ed al “Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano”, dei quali non posso esimermi dal ringraziare i soggetti gestori per il determinante contributo fornito, è stato capace di preservarne gli obiettivi di tutela ambientale”.

“Non sono mancati, purtroppo, comportamenti poco virtuosi che siamo stati costretti a reprimere e a sanzionare – conclude l'ammiraglio – in particolare scaturenti dai controlli sul demanio marittimo, sia sulle spiagge che sugli specchi acquei, che hanno consentito di restituire alla pubblica fruizione notevoli superfici a terra e a mare di aree abusivamente occupate, ovvero il contrasto a quei, purtroppo, non sporadici fenomeni di abusivismo commerciale o di somministrazione di prodotti alimentari dannosi per la salute pubblica”.

Trasporti veloci sullo Stretto, Liberty Lines: "Ancora nessun riscontro dal Mit"

Nelle scorse ore il ministro dei Trasporti Toninelli aveva annunciato una svolta in positivo nella vicenda legata ai collegamenti veloci sullo Stretto di Messina. Al di là dei proclama, però, mancano ancora riscontri concreti come sottolineato dal Cda di Liberty Lines: "Nell' interesse del personale e delle rispettive famiglie, dell' utenza e delle comunità interessate, Liberty Lines ha fatto tutto ciò che era possibile per continuare a garantire con i propri mezzi e il proprio personale i collegamenti marittimi veloci sullo Stretto di Messina". "Ancora ora - a poche ore dalla scadenza del contratto triennale di servizio - attendiamo un riscontro da parte del Ministero dei Trasporti al quale abbiamo manifestato la massima disponibilità a proseguire il servizio in regime di proroga, senza interruzione, a decorrere dalla corsa delle ore 06.00 di domani 1 ottobre 2018 nella convinzione che sarebbe la soluzione più opportuna per mantenere i livelli occupazionali e scongiurare inevitabili disagi per l' utenza", continua la nota ufficiale. Il CdA di Liberty Lines "ribadisce la propria posizione in attesa che la questione venga stabilmente risolta con una nuova procedura di evidenza pubblica ed è disponibile, ancora una volta, a un aperto confronto con le organizzazioni sindacali che stanno seguendo gli sviluppi della situazione con giustificata preoccupazione". "Sulla vicenda dei collegamenti veloci sullo Stretto di Messina la società - proprio per fare chiarezza, anche mediatica, sulla situazione - ribadisce i punti salienti della vicenda". Il contratto tra Ministero dei Trasporti e Liberty Lines prevede lo svolgimento del servizio per tre anni, fino al 30/09/2018, con possibilità di proroga di 12 mesi a discrezione del Ministero. Il 14/09/2018 la Liberty Lines ha comunicato al MIT e alle altre Autorità Pubbliche coinvolte (Regioni, Sindaci e Prefetti) che, in assenza della proroga richiesta, il servizio sarebbe cessato come previsto dal contratto. La Liberty Lines ha comunicato al MIT e alle altre Autorità Pubbliche coinvolte (Regioni, Sindaci e Prefetti) che, in assenza della proroga richiesta, il servizio sarebbe cessato come previsto dal contratto. Il 26/09/2018 Liberty Lines è stata contattata informalmente da Blufferies, interessata a noleggiare "a caldo" (cioè con personale della Liberty Lines a bordo) le 3 navi con cui viene svolto il servizio; Liberty Lines ha comunicato la propria disponibilità. Liberty Lines è stata contattata informalmente da Blufferies, interessata a noleggiare "a caldo" (cioè con personale della Liberty Lines a bordo) le 3 navi con cui viene svolto il servizio; Liberty Lines ha comunicato la propria disponibilità. Il 27/09/2018, tuttavia,

- segue

Liberty Lines ha ricevuto una richiesta scritta con la quale Blufferies ha chiesto il noleggio "a freddo" solo per 1 o massimo 2 navi, con possibile assunzione di una parte del personale marittimo impiegato abitualmente nel servizio. , tuttavia, **Liberty Lines** ha ricevuto una richiesta scritta con la quale Blufferies ha chiesto il noleggio "a freddo" solo per 1 o massimo 2 navi, con possibile assunzione di una parte del personale marittimo impiegato abitualmente nel servizio. Il 28/09/2018 **Liberty Lines**, a salvaguardia dell'intera forza lavoro impiegata, ha comunicato a mezzo pec, al MIT ed alle altre Autorità Pubbliche interessate, la piena disponibilità a proseguire il servizio anche limitatamente al solo tempo strettamente necessario alla conclusione di una nuova procedura di evidenza pubblica, con conseguente mantenimento di tutti i 69 posti di lavoro e garanzia di continuazione del servizio senza alcuna interruzione o disagio per l'utenza. La dirigenza dell'azienda ribadisce di essere pronta ad attivarsi immediatamente per garantire il normale svolgimento del servizio già da domani lunedì 1 ottobre. © Riproduzione riservata.

Trasporti sullo Stretto, Liberty Lines: "Disponibilità a garantire i collegamenti veloci"

"La compagnia Liberty Lines, nell'interesse del personale e delle rispettive famiglie, dell'utenza e delle comunità interessate, ha fatto tutto ciò che era possibile per continuare a garantire con i propri mezzi e il proprio personale i collegamenti marittimi veloci sullo Stretto di Messina. Ancora ora - a poche ore dalla scadenza del contratto triennale di servizio - attendiamo un riscontro da parte del Ministero dei Trasporti al quale abbiamo manifestato la massima disponibilità a proseguire il servizio in regime di proroga, senza interruzione, a decorrere dalla corsa delle ore 06.00 di domani 1 ottobre 2018 nella convinzione che sarebbe la soluzione più opportuna per mantenere i livelli occupazionali e scongiurare inevitabili disagi per l'utenza". Questa la nota inviata dal CdA di Liberty Lines, che si dice disponibile a un confronto con le organizzazioni sindacali che stanno seguendo gli sviluppi della vicenda. La dirigenza inoltre ribadisce di essere pronta ad attivarsi immediatamente per garantire il normale svolgimento del servizio già da domani lunedì 1 ottobre. Ecco ciò che è successo fino a oggi. Il contratto tra Ministero dei Trasporti e Liberty Lines prevede lo svolgimento del servizio per tre anni, fino al 30 settembre 2018, con possibilità di proroga di 12 mesi a discrezione del Ministero. Il 14 settembre la Liberty Lines ha comunicato al MIT e alle altre Autorità Pubbliche coinvolte che, in assenza della proroga richiesta, il servizio sarebbe cessato come previsto dal contratto. Il 26 settembre la compagnia è stata contattata da Blufferries che ha proposto il noleggio di 3 navi, con a bordo il personale della compagnia Liberty Lines. Successivamente Liberty Lines ha ricevuto una richiesta scritta con la quale Blufferries ha chiesto il noleggio "a freddo" solo per 1 o massimo 2 navi, con possibile assunzione di una parte del personale. La compagnia ha poi comunicato Ministero la piena disponibilità a proseguire il servizio - anche limitatamente al solo tempo strettamente necessario alla conclusione di una nuova procedura di evidenza pubblica - con il mantenimento di tutti i 69 posti di lavoro e garanzia di continuazione del servizio senza alcuna interruzione o disagio per l'utenza. © Riproduzione riservata.

"Toninelli garantisca continuità di collegamento"

Scade alle 24 del 30 settembre il contratto triennale tra ministero dei Trasporti e la compagnia di navigazione Liberty Lines per il collegamento con mezzi veloci tra la Sicilia e la Calabria. In assenza di una proroga (il ministero può attivare una clausola, spiega la compagnia, per la continuità del servizio fino all'espletamento di una nuova gara) la Liberty Lines, come ha comunicato al Mit lo scorso 14 settembre, da domani sospenderà le corse. Ma per il gruppo Ferrovie dello Stato, "sarà Blufferries, controllata da Rfi, a garantire con mezzi veloci da domani, senza soluzione di continuità, il servizio passeggeri tra Messina e Reggio Calabria, che sarà svolto con due navi veloci su mandato del Ministero e non subirà modifiche. Blufferries continuerà a effettuare il servizio anche sulla tratta Messina-Villa San Giovanni, mantenendo l'attuale numero di corse". "Blufferries - spiega il comunicato - ha cercato un accordo con il gestore precedente del servizio, anche per garantire continuità occupazionale ai lavoratori. L'esito negativo delle trattative ha costretto Blufferries a stipulare accordi di noleggio con un altro armatore". Sulla questione è intervenuto l'assessore regionale siciliano ai Trasporti, Marco Falcone, che stigmatizza "la scelta individuata dal ministro Danilo Toninelli mediante il supporto di Rfi, che taglia drasticamente le corse fra Messina e Reggio Calabria: i mezzi in campo - secondo l'assessore - si riducono a una sola imbarcazione, con 72 lavoratori a rischio licenziamento".

Malta accoglie i 58 migranti dell' Aquarius in attesa dello sbarco

I 58 migranti dell' Aquarius saranno trasferiti questa mattina su un' imbarcazione delle autorità marittime maltesi per essere fatti sbarcare a Malta. Lo rendono noto le ong Sos Mediterranee e Medici senza frontiere, che operano sull' Aquarius. L' accordo per lo sbarco era stato raggiunto il 25 settembre. Da allora la nave era rimasta in attesa nelle acque internazionali di fronte a La Valletta. "Il veliero Astral della ONG spagnola Proactiva Open Arms sta facendo rotta verso la Libia. Le ONG perdono il pelo ma non il vizio... E io confermo: stop al traffico di esseri umani, mai più in Italia!", ha intanto dichiarato il ministro dell' Interno Matteo Salvini. © Riproduzione riservata.

Il Secolo XIX

Dal governo solo briciole per l' emergenza di porto e logistica

Due soli segnali di speranza in un panorama economico drammatico per il porto di Genova e la logistica nazionale, segnato dalle più allarmanti sfumature di rosso e da scelte che ribaltano clamorosamente ogni prospettiva di tenuta, consolidamento e sviluppo. L' aggregazione armatoriale giapponese One insedia sotto la Lanterna la propria centrale operativa. E Psa di Singapore investe altri 30 milioni di euro nel porto di PràVoltri, rinnovando con 21 nuove gru gommate elettriche l' intero parco delle macchine diesel di piazzale.

Messaggi lanciati con il cuore in gola al mercato dal terminalista e dagli operatori genovesi. Impegnati da un mese e mezzo a tamponare le falle di un' azienda che genera 120 mila posti di lavoro e garantisce 6 miliardi l' anno di entrate statali, servendo la più importante area manifatturiera europea e collegando centro e nord Italia con Francia e Svizzera.

La prima industria nazionale. Perché da Genova si imbarca il Pil italiano nel mondo.

Ma questa impresa globale è già aggredita dai grandi caricatori che stanno imponendo balzelli esorbitanti su ogni container.

È quotidianamente monitorata da multinazionali

del mare che pretendono galline con le uova d' oro, non cumoli di macerie e promesse vuote. Genova paga fragilità, consociativismo, assenza di peso specifico nelle stanze dei bottoni.

Potrebbe ancora trasformarsi in simbolo positivo di un Paese che non si rassegna alle disgrazie, trasformando la tragedia in opportunità. Può diventare la chiave per aiutare l' Italia a liberarsi dai vincoli imposti dalla burocrazia, o dai codici bizzarri dell' incompetenza.

Invece, politica e governo non colgono il pericolo della imminente devastazione. O se ne sono consapevoli, non ritengono evidentemente il business della logistica determinante per la crescita del Paese.

Le incertezze e i ritardi sono incomprensibili, surreali.

Il populismo sotterra la politica, la polemica surroga la discussione, il falso moralismo cancella razionalità e buonsenso: è un intreccio micidiale che condiziona ogni azione che invece dovrebbe essere improntata solo e razionalmente al calcolo di costi e benefici. I conti li stanno già facendo le imprese portuali: 46 contenitori di merce sfumati, scippati o rotti costano un posto di lavoro. Ogni 46 contenitori scippati altrove si perdono 1.380.000 euro di valore della merce e centinaia di migliaia di

- segue

euro tra Iva e diritti.

Così, mentre il porto di Genova cerca di garantire alla merce pari capacità produttiva e di servizio a infrastrutture ridotte, il governo latita: il ministro Toninelli battezza una inutile Autorità portuale a Messina ma non concede che briciole all' emergenza, neppure l' autonomia finanziaria a Palazzo San Giorgio, che magari si troverà a pagare di tasca propria il richiesto azzeramento delle tasse portuali. Misura comunque inutile se la merce non sbarcherà più a Genova. La capitale della logistica è in ginocchio: non vuole un reddito di sopravvivenza, chiede investimenti e incentivi concreti su un settore trainante per l' economia nazionale.

Certo, servono risorse per risarcire vittime, sfollati e migliaia di imprese. Servono Zona Franca o ZES e vanno premiate le rivendicazioni inserite nelle prime stesure del decreto. Serve collegare su ferrovia le banchine genovesi con il retro porto di Alessandria, coinvolgendo i vertici Rfi, completamente assenti da ogni dibattito, come fosse una bestemmia far viaggiare in treno migliaia di container. Servono Terzo valico e Gronda, quasi grottesco accennarne. Ma quel che più conta è un salto culturale, prendere cioè coscienza della consistenza di un sistema Paese che si muove grazie alla logistica.

Bisogna essere pronti a tutto, nella città delle grandi emergenze. Anche al fatto che si areni il piano di colossale ristrutturazione interna varato dalla Culmv. Una battaglia per la sopravvivenza condizionata da crediti mai incassati e dalle burocrazie dell' Authority e del ministero, tutti alla ricerca di teste da mozzare.

Ci sono diversi modi per reagire alle cronache degli ultimi giorni e al senso di frustrazione, indignazione e incredulità. Chi rappresenta il governo ha solo un percorso davanti a sé, da esplorare seriamente. Per stracciare il racconto di un' Italia ambigua, opaca, trasformista, debole, inconcludente, inadeguata. L' Italia che al patto scritto preferisce l' idolatria.

-

Il Secolo XIX

Colpiti in pochi giorni i sistemi informatici di San Diego e Barcellona L'industria dello **shipping** si scopre ancora una volta vulnerabile

I porti nel mirino dei pirati digitali: sotto attacco Spagna e California

Simone Gallotti /GENOVA Al porto di San Diego hanno anche chiesto un riscatto in Bitcoin: soldi non tracciabili per liberare i sistemi informatici bloccati dall'attacco che adesso fa tremare gli scali del mondo. Tre assalti in tre mesi, devastanti non solo sul piano operativo.

La furia estiva degli hacker è sembrata quasi una prova per testare i sistemi informatici delle banchine, per capire se sono in grado di resistere. Dai porti passa infatti la gran parte del commercio mondiale e interrompere la catena logistica potrebbe avere conseguenze devastanti. L'attacco più grave ha colpito San Diego, ma è da luglio che gli hacker hanno cominciato a prendere di mira lo **shipping**. Nel porto americano i sistemi informatici hanno smesso di funzionare martedì scorso e i tecnici sono ancora al lavoro.

Ci sono stati ritardi, problemi con la sicurezza e lo scalo Usa è andato in tilt. L'Fbi indaga e sta cercando i pirati che hanno violato i computer e la rete del porto che movimentano ogni anno quasi un milione di contenitori e 250 mila passeggeri.

Una settimana prima era toccato a Barcellona. Il porto catalano ha sofferto meno di quello americano: l'operatività è stata garantita e anche i servizi gestiti dalla rete interna hanno funzionato. Sembrava più un avvertimento che un attacco, hanno spiegato diversi analisti, ma è stato utile a far capire che i pirati informatici possono colpire ovunque, non solo i porti iper tecnologici dell'Asia: anche gli scali più vicini del Mediterraneo adesso sono nel mirino.

Pochi giorni prima dell'attacco a Barcellona, la port Authority catalana aveva pubblicato sul proprio sito internet un documento di analisi sui rischi legati alla cybersecurity, dal titolo: «I porti sono preparati ad affrontare la minaccia hacker?». Nelle prime righe si faceva notare come le banchine europee fossero rimaste in dietro sul fronte degli investimenti per contrastare gli assalti informatici. La realtà l'ha dimostrato poche ore dopo e forse non è una causalità che l'attacco hacker sia arrivato dopo la pubblicazione del report.

Adesso lo **shipping** è in stato di allerta, perché prima di San Diego e della Spagna, è toccato a Long

Beach subire un duro colpo che dagli Usa è arrivato in Cina. La breccia aperta dai pirati ha violato i sistemi di Cosco, uno dei più grandi **armatori** al mondo e braccio cinese nel commercio globale via mare. I tre casi estivi sono comunque di intensità nettamente inferiore rispetto all'attacco che ha fatto tremare lo **shipping**: l'anno scorso Maersk, il colosso danese del settore, aveva subito 300 milioni di dollari di danni per un pesante attacco di pirateria informatica. La falla nella sicurezza del primo **armatore** aveva gettato nel panico lo **shipping** e Maersk era corsa ai ripari reinstallando in dieci giorni 4mila server e 45 mila computer per evitare che il contagio si allargasse e che il commercio marittimo globale subisse un colpo durissimo.

Ripartono i traghetti tra Iran e Iraq

Genova - Dopo tre anni di pausa, ha ripreso a navigare la linea passeggeri che collega l'Iran all'Iraq. Si tratta di una rotta fortemente simbolica che unisce le sponde da Shatt al-Arab-Arvand a Khorramshahr. Per il servizio d'esordio sulle acque interne che dividono i due Paesi, sono stati registrati 46 passeggeri.

Traghetti, a Ferrovie la rotta Messina-Reggio Calabria

Genova - Sarà Fs Italiane, tramite la società di navigazione Blufferries controllata da Rete ferroviaria italiana, a garantire con mezzi veloci da domani 1 ottobre, senza soluzione di continuità, il servizio passeggeri nello Stretto di Messina tra Messina e Reggio Calabria. Il servizio - informa una nota Fs - sarà svolto con due navi veloci su mandato del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non subirà modifiche né in termini di numero di corse né in relazione alle tariffe dei biglietti. Rimarranno anche invariati i punti di imbarco sulle due sponde e l'ubicazione delle biglietterie.

Blufferries continuerà, inoltre, a effettuare il servizio passeggeri con mezzi veloci anche sulla relazione Messina - Villa San Giovanni, mantenendo l'attuale numero di corse. «Il Gruppo Ferrovie dello Stato, attraverso Rfi e la sua controllata Blufferries - spiega Fs - ha cercato in tempi estremamente brevi un accordo con il gestore precedente del servizio anche per garantire continuità occupazionale ai lavoratori attualmente impiegati nei servizi di traghettamento. L'esito negativo delle trattative ha quindi costretto Blufferries a stipulare accordi di noleggio con un altro armatore, anche per scongiurare l'interruzione del servizio». Blufferries conferma la propria disponibilità ad assorbire dal precedente gestore il personale necessario per armare il mezzo noleggiato.

I porti nel mirino dei pirati digitali: sotto attacco Spagna e California

Genova - Colpiti in pochi giorni i sistemi informatici di San Diego e Barcellona: l'industria dello shipping si scopre ancora una volta vulnerabile

Genova - Al porto di San Diego hanno anche chiesto un riscatto in Bitcoin: soldi non tracciabili per liberare i sistemi informatici bloccati dall'attacco che adesso fa tremare gli scali del mondo. Tre assalti in tre mesi, devastanti non solo sul piano operativo. La furia estiva degli hacker è sembrata quasi una prova per testare i sistemi informatici delle banchine, per capire se sono in grado di resistere. Dai porti passa infatti la gran parte del commercio mondiale e interrompere la catena logistica potrebbe avere conseguenze devastanti. L'attacco più grave ha colpito San Diego, ma è da luglio che gli hacker hanno cominciato a prendere di mira lo shipping. **Nel porto americano i sistemi informatici hanno smesso di funzionare martedì scorso e i tecnici sono ancora al lavoro.** Ci sono stati ritardi, problemi con la sicurezza e lo scalo Usa è andato in tilt. L'Fbi indaga e sta cercando i pirati che hanno violato i computer e la rete del porto che movimentava ogni anno quasi un milione di contenitori e 250 mila passeggeri.

Una settimana prima era toccato a Barcellona. Il porto catalano ha sofferto meno di quello americano: l'operatività è stata garantita e anche i servizi gestiti dalla rete interna hanno funzionato. Sembrava più un avvertimento che un attacco, hanno spiegato diversi analisti, ma è stato utile a far capire che i pirati informatici possono colpire ovunque, non solo i porti iper tecnologici dell'Asia: anche gli scali più vicini del Mediterraneo adesso sono nel mirino. Pochi giorni prima dell'attacco a Barcellona, la port Authority catalana aveva pubblicato sul proprio sito internet un documento di analisi sui rischi legati alla cybersecurity, dal titolo: «I porti sono preparati ad affrontare la minaccia hacker?». Nelle prime righe si faceva notare come le

- segue

banchine europee fossero rimaste indietro sul fronte degli investimenti per contrastare gli assalti informatici. La realtà l'ha dimostrato poche ore dopo e forse non è una causalità che l'attacco hacker sia arrivato dopo la pubblicazione del report. Adesso lo shipping è in stato di allerta, perché prima di San Diego e della Spagna, è toccato a Long Beach subire un duro colpo che dagli Usa è arrivato in Cina.

La breccia aperta dai pirati ha violato i sistemi di Cosco, uno dei più grandi armatori al mondo e braccio cinese nel commercio globale via mare. I tre casi estivi sono comunque di intensità nettamente inferiore rispetto all'attacco che ha fatto tremare lo shipping: l'anno scorso Maersk, il colosso danese del settore, aveva subito 300 milioni di dollari di danni per un pesante attacco di pirateria informatica. La falla nella sicurezza del primo armatore aveva gettato nel panico lo shipping e Maersk era corsa ai ripari reinstallando in dieci giorni 4mila server e 45 mila computer per evitare che il contagio si allargasse e che il commercio marittimo globale subisse un colpo durissimo.

Portacontainer fermata: inquinava

Gioacchino Saccà **Gioia Tauro** Nel corso di un controllo ispettivo effettuato a bordo di una unità navale estera ormeggiata nel porto di **Gioia Tauro** dai militari del Nucleo Port State Control della **Capitaneria di porto**, che è guidata dal capitano Gianpiero Carbonara, sono state riscontrate delle irregolarità in conseguenze delle quali è stato emesso un provvedimento di "fermo" così come dispone una apposita direttiva della Comunità Europea del 2013.

La nave -della quale non sono stati riferiti il nome e la società di appartenenza - battente bandiera di Singapore, 300 metri di lunghezza e quasi 11 mila tonnellate di stazza lorda, a seguito di una lunga ed approfondita ispezione effettuata dai militari è risultata infatti priva di un efficace sistema di trattamento dei residui inquinanti a bordo, essendo il separatore delle acque oleose di sentina gravemente deteriorato.

Tale apparato consente di trattare, proprio mediante "separazione", i colaggi presenti in sentina - la parte posta più in basso nello scafo dove si raccolgono i vari scoli e le infiltrazioni provenienti dalla sala macchine - depurandoli dagli elementi più inquinanti (quali olio e particelle di fuliggine e di sporcizia) che solo al termine di tale ciclo possono essere scaricati secondo rigide regole internazionali.

A conclusione dei controlli e dell' accertamento, che hanno fatto emergere ulteriori irregolarità, i militari della **Capitaneria** hanno pertanto proceduto ad emettere un provvedimento di "detenzione" col quale, per prevenire qualsiasi pericolo per l' ambiente e la sicurezza della **navigazione**, è stato vietato alla portacontainer di riprendere il mare.

Successivamente i rappresentanti del "Registro di classifica" hanno risolto le irregolarità per cui, dopo le successive ispezioni della Guardia Costiera e l' ok agli interventi eseguiti, alla portacontainer è stata data l' autorizzazione a riprendere il mare.

L' impianto di smaltimento dei reflui di sentina non era funzionante.