Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
5 OTTOBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

"...All'Italia servirebbe il Ministero del Mare..."(La Stampa)

Dai Porti:

Trieste:

"...Progetto di sviluppo..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Shipping e dogane, oggi convegno a Genova..." (Il Secolo XIX)

"...Contenitori, traffico da record..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Fondali, contenitori e auto nuove..." (Il Telegrafo)

" ...Darsena Europea..." (Il Tirreno, Il Telegrafo, Il Corriere Marittimo)

"...Investimenti sul porto..." (Il Tirreno)

"...Msc lascia Livorno..." (Il Telegrafo)

"...La Riforma della riforma portuale..." (Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...Agenzia delle Dogane, nuovo allarme per l'organico..." (Civonline)

Napoli:

"Spirito:L'integrazione tra Authority rende competitivi" (Corriere Marittimo)

Bari:

"...Turismo, nautica e crociere..." (Quotidiano di Puglia)

"...Authority e Università di Bari insieme..." (Il Nautilus)

"...Rimossa la Norman, orizzonte libero..." (Gazzetta di Bari, Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Arrivata la Silver Spirit..." (Brindisi report)

Gioia Tauro:

"...Sindacato Sul, dilemma è se c'è o c'era..." (Ansa)

Palermo:

"...Italian Cruise Day..." (Giornale di Sicilia,Sicilia News24, Milano Finanza)

"...Monti, il manager pubblico con la faccia pulita..." (Economy)

Messina:

"...Nuovo porto a Tremestieri..." (Gazzetta del Sud), Quotidiano di Sicilia, Centonove)

"...Primo step, il progetto esecutivo..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
4 OTTOBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Focus: **"Delrio:Il mio impegno chiudere lo spread logistico"** (Economy)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo

Informare

Port News

All' Italia servirebbe il ministero del Mare Sono già stati bene evidenziati i rischi che corrono ...

All' Italia servirebbe il ministero del Mare Sono già stati bene evidenziati i rischi che corrono le nostre coste per effetto del possibile innalzamento del livello del mare dovuto al riscaldamento climatico previsto per i prossimi decenni, poco però si dice sulle opportunità che in Italia il mare e i suoi 7500 chilometri di coste offrono.
Innanzitutto nei trasporti, con le «autostrade del mare», nell' alimentazione con gli allevamenti ittici e con le alghe, nel settore energetico grazie all' utilizzo della forza delle onde e delle correnti e con l' eolico al largo delle coste, nella produzione di acqua potabile tramite la dissalazione, nel turismo preservando le zone non ancora cementificate e migliorando i servizi offerti sulle spiagge e nei porti, nella cantieristica navale da diporto e non solo. Forse un ministero che si occupasse di tutti gli aspetti relativi al mare, o almeno un coordinamento tra tutti i ministeri che abbiano competenza sul mare e sulle coste, sarebbe opportuno per valorizzarne le grandissime potenzialità. Un saluto.
Ascanio De Sanctis Roma Il vuoto interiore affligge le anime Non c' è il bene senza il male; la gioia senza il dolore; la luce senza il buio; il traguardo senza il rischio; il perdono senza il danno; la vita senza la morte (il seme muore facendo germogliare la pianta). Tuttavia, spesso si tende a oscurare, nascondere ed esorcizzare gli aspetti negativi dell' esistenza nell' illusione che questa sia migliore. E così al danno e al rischio si contrappongono la prudenza e la rinuncia, al dolore la terapia e l' analgesia, alla morte, intesa come fenomeno trascendente, l' eutanasia e la dispersione dei corpi, nel tentativo di negarne l' esistenza e anche quella di chi ci lascia, evitando di poterci recare presso i suoi resti a pregare e/o a ricordare grati (forse anche perché la gratitudine non è più di questo mondo dove tutto è preteso e dovuto). Allora i sentimenti e le sensazioni si appiattiscono e si immiseriscono, l' esistenza scorre amorfa e senza passioni, si vive soltanto il quotidiano fra ditini che scorrono sugli schermi dei telefonini e lunghe file per recarsi a fare acquisti nei centri commerciali: la presunta felicità è friabile, effimera, superficiale, pronta a scomparire al primo inciampo. Non che non vada vissuto il presente, tutt' altro: ma vuoi mettere che sapore diverso ha se lo incrociamo con un patrimonio di ricchezza frutto di approfondimento e maturazione morale e spirituale, anziché nudi nel nostro vuoto interiore.
enrico venturoli Usare le bombe è sempre una pazzia Spettabile redazione, avere opinioni politiche

differenti è lecito, ma l' idea che i problemi si possano risolvere con le bombe è sempre una pazzia. A mio parere gli Stati che vogliono depredare gli altri sono delinquenti. Nessuno può vivere da solo, e questo vale anche per gli Stati. Quando si intraprendono delle attività nei confronti degli altri (come ad esempio dichiarare guerra) trovo che sarebbe intelligente fare la controprova, pensando che cosa succederebbe all' incontrario, cioè come reagiremmo se un altro facesse a noi ciò che noi vogliamo fare a lui. Non si tratta soltanto di rispetto, che è senza dubbio l' aspetto più importante, ma è soprattutto un modo per comprendere la sensatezza delle cose. Distinti saluti.
Francesco Baldini Ravenna.

Progetto di sviluppo porto Trieste e la Baviera

TRIESTE - Condividere, attuare e capitalizzare soluzioni innovative per lo sviluppo del trasporto combinato. Sono questi gli obiettivi degli incontri del progetto AlpInnoCt, che coinvolge partner di cinque Paesi dell'arco alpino (Italia, Slovenia, Austria, Germania e Svizzera), in programma a Trieste dal 4 al 6 Ottobre.

«L'attività principale che la Regione si propone di realizzare con questo progetto - ha spiegato l'assessore a Infrastrutture e Territorio, Mariagrazia Santoro - è rappresentata dallo studio e dalla valutazione dell'applicazione di soluzioni innovative pilota in materia di trasporto combinato lungo la direttrice tra il porto di

(continua in ultima pagina)

Progetto di sviluppo

Trieste e le aree produttive della Baviera, d'intesa e in coordinamento con l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale».

AlpInnoCT, acronimo di Alpine Innovation for Combined Transport, punta infatti a migliorare la competitività del trasporto combinato delle merci attraverso un'ottimizzazione integrata e transnazionale dei servizi intermodali. Il progetto, della durata di 36 mesi, è stato approvato a fine 2016 dal programma di cooperazione territoriale transnazionale Interreg Spazio Alpino 2014-20, con un finanziamento complessivo di tre milioni, ed è coordinato dalla Baviera con la partecipazione nel ruolo di partner della Regione Friuli Venezia Giulia e dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Specifico obiettivo della partecipazione regionale al progetto è quello di sviluppare ulteriormente i servizi di trasporto combinato lungo la direttrice intermodale Fvg-Austria-Germania.

«Il porto di Trieste - ha evidenziato il presidente dell'AdSp, Zeno D'Agostino - ha una forte vocazione ferroviaria con connessioni dirette su scala internazionale e una crescita nella movimentazione dei treni che nel biennio 2014-16 ha superato il 64%. Con AlpInnoCt stiamo lavorando per incrementare il traffico intermodale con la Germania, da sempre uno dei nostri principali mercati di riferimento, attraverso studi e azioni pilota ict congiunte».

Nel corso dei tre giorni di lavoro i quindici partner di progetto si confronteranno per impostare lo strumento del *dialogue event*, pensato per coinvolgere attivamente i portatori di interesse dell'area nell'attuazione delle attività di progetto. Per l'Italia, oltre al Friuli Venezia Giulia e al porto di Trieste, partecipano al progetto l'Unione delle Camere di Commercio del Veneto-Eurosportello, responsabile attività di promozione e comunicazione, l'Accademia europea di Bolzano e il Consorzio Zai interporto Quadrante Europa di Verona.

Shipping e dogane, oggi convegno a Genova

GENOVA. Si terrà oggi a Genova, nella sede della Camera di commercio in Via Garibaldi, un convegno dal titolo "Recenti novità in materia doganale / Approfondimenti in tema di valore doganale, contenzioso e accertamento, classificazione delle merci, Itv, Ivo e depositi Iva". I lavori inizieranno alle 9.30 con l' introduzione di Alessandra Re petto; seguiranno interventi di Sara Armella, Massimo Monosi, Valeria Baldi e Lorenzo Ugolini.

Contenitori, nuovo record per il porto di Pra'

GENOVA. Il mese scorso il terminal Psa Voltri Pra' del porto di Genova (nella foto Gilberto

Danesi) ha movimentato 145.065 teu, il 7,1 % in più rispetto ad agosto 2017 e il 13,4 % in più rispetto a settembre 2016. La movimentazione complessiva dei primi nove mesi del 2017 è stata di 1.192.361 teu, in crescita del 15,5% rispetto allo stesso periodo del 2016.

Genova, Vte: traffico da record

Genova - La movimentazione complessiva dei primi nove mesi del 2017 è stata di 1.192.361 teu, in crescita del 15,5% rispetto allo stesso periodo del 2016.

Genova - Nel mese di settembre 2017 il terminal container Psa Voltri Pra' del porto di Genova ha movimentato 145.065 teu, il 7,1 % in più rispetto ad agosto 2017 e il 13,4 % in più rispetto a settembre 2016. **La movimentazione complessiva dei primi nove mesi del 2017 è stata di 1.192.361 teu, in crescita del 15,5% rispetto allo stesso periodo del 2016.**

Investimenti e risultati

Corsini: «Non vorrei aver investito cifre importanti sul porto per poi ottenere risultati modesti»

Fondali, contenitori e auto nuove A Piombino la rivoluzione è servita

Il presidente dell'Authority Corsini: «Qui servono posti di lavoro»

FONDALI a meno 20 metri, nuove banchine per 5mila metri e aree retroportuali vaste. Con questi numeri, quale modello progettuale di sviluppo economico può essere adottato a Piombino? Il sistema portuale Piombino-Livorno ha già i traffici di container ed auto nuove che il solo scalo di Livorno non riesce a soddisfare. Quindi basta asfaltare i piazzali e dirottare parte dei traffici a Piombino in modo da poter partire subito con nuove attività creando anche posti di lavoro in una città colpita dalla crisi delle Acciaierie. Questo in estrema sintesi il ragionamento del presidente dell'Authority Stefano Corsini il quale intende schiacciare il pedale dell'acceleratore dopo anni di attesa per i lavori che hanno in pratica raddoppiato la struttura portuale di Piombino, bonificato alcune aree più vicino alle Acciaierie, come gli ex carbonili e realizzato un escavo che pone Piombino al vertice dei porti italiani con fondali adatti ad accogliere anche navi di grandi dimensioni come sono quelle che coprono la nuova via della seta, le linee dei container dai paesi dell'Est Asia e le linee delle auto nuove.

E OLTRE A QUESTO c'è da considerare che la situazione delle Acciaierie con lo smantellamento della vecchia area a caldo, pone le condizioni di base per ridisegnare la geografia delle aree retroportuali, tenendo conto di una migliore disposizione della logistica. Per Piombino sarebbe una rivoluzione copernicana, perchè dal traffico tradizionale delle rinfuse (carbone, minerale, semiprodotti come blumi e billette, coils e prodotti come rotaie), si passerebbe ai traffici di contenitori e auto nuove. E questa rivoluzione potrebbe andare di pari passo ai progetti già avviati come la piattaforma per il refitting e demolizione navi di Neri e San Giorgio al Porto e della General Electric che proprio l'altro martedì a Carrara ha confermato l'investimento su Piombino per l'assemblaggio delle centrali chiavi in mano da spedire in Australia per il progetto Gorgon, l'estrazione e sfruttamento del gas naturale offshore. Ma l'accoglienza del piano per i container e auto nuove ha avuto per ora una accoglienza tiepida a Piombino.

LA STRATEGIA

«Coinvogliere le ditte locali nella fornitura delle scorte per le navi da crociera»

«**LA RICADUTA** in termini di posti di lavoro è bassa – commenta Miko Lami, piombinese segretario regionale Cgil – certo, ogni occasione è utile per dare una prospettiva alla città colpita dalla crisi, ma dobbiamo tenere conto che questo tipo di traffici occupano molto spazio e portano qualche decina di addetti. Non vorrei aver investito cifre importanti sul porto per poi avere risultati modesti».

E CHIUDE: «Io sono dell'avviso che bisogna puntare di più sull'insediamento di piccole e medie aziende sul porto in grado di implementare un numero maggiore di occupati. Anche la questione crociere che è utile a Piombino deve essere gestita diversamente con il coinvolgimento di ditte locali nella fornitura delle scorte per le navi, non è possibile che tutto il settore alimentare arrivi a Piombino da fuori e ci si limiti al servizio di ormeggio».

maila papi

IL LEADER Stefano Corsini presidente dell'Autorità di sistema Livorno-Piombino

Il Telegrafo

Partecipanti alla riunione

Alla riunione Francesca Martini, Francesco Bazzetti, Antonio Mazzeo e Vanni Bonadio

Darsena Europa, tempi e costi Ecco cosa c'è nel bando pubblico

La regia fiorentina per la più grande infrastruttura della costa

IL GOVERNATORE Enrico Rossi coordina il comitato di monitoraggio per le progettazione della Darsena Europa

Un concreto passo avanti

«Questo – ha detto Antonio Mazzeo della Commissione Costa – è un concreto passo verso la realizzazione di un'opera infrastrutturale strategica non solo per Livorno ma per tutta la Toscana. Bisogna rispettare il cronoprogramma»

LA REGIA è stata, com'è ormai chiaro, in buona parte fiorentina. Così, nell'annunciata riunione del comitato di monitoraggio coordinato dallo stesso governatore Enrico Rossi – membro influente, anche se formalmente defilato, la dottoressa Roberta Macii – è stato presentato per essere trasmesso alla Gazzetta Ufficiale europea e a quella italiana il bando di gara per le dichiarazioni di interesse alla progettazione 'preliminare e definitiva' dei lavori pubblici di difesa di quello che sarà il terminal contenitori, Darsena Europa. Nella stessa riunione, Rossi ha preannunciato un protocollo d'intesa tra Toscana, Emilia-Romagna e rete RFI ferroviaria, finalizzato ad ampliare le gallerie della direttissima tra Prato e Bologna al fine di rendere agibili ai treni-blocco con i containers. Sul tema, fondamentale per Livorno, Rossi ha ribadito di avere già assicurazioni da RFI. E con le ferrovie la Regione intende spingere sull'acceleratore per lo 'scavalco' (ha annunciato una lettera di sollecito all'AD di RFI Gentile) e per il collegamento ferroviario del retroporto con la Collesalvetti-Vada: il tutto per dare al porto containers un percorso veloce e in tempi veloci nel piano europeo delle reti Ten-T. Sulla gara per la progetta-

LE PRIORITA'
Fondamentali i collegamenti ferroviari e lo 'scavalco'

zione della parte di lavori marittimi che dovranno consentire la protezione (e i dragaggi di accesso) al terminal containers della Darsena Europa, l'Autorità di sistema – che ha partecipato all'incontro di Firenze con Corsini, Provinciali e Bonadio – ha sottolineato che la gara, finanziata dalla stessa AdsP con 3 milioni di euro, dovrà affidare al vincitore la progettazione della nuova diga curvilinea che sostituirà quella della Meloria (da demolire): in più la realizzazione della nuova diga foranea Nord e le opere di protezione della futura banchina. Dovranno anche essere progettati il nuovo canale di accesso attraverso le secche della Meloria, il bacino di evoluzione e i relativi dragaggi. Tempo per le dichiarazioni di interesse alla gara strettissimo: entro la fine del mese. Secondo il governatore Rossi i tempi sono stati in sostanza rispettati «anche se in alcuni dettagli bisogna accelerare per chiudere la partita».

HA ANCHE annunciato un pressing sul ministero dell'Ambiente perchè l'area sia riclassificata SIR (sito di interesse generale) allo scopo di semplificare la parte burocratica e quella delle analisi. In chiusura, è stata ribadita la promessa di cominciare i lavori per la Darsena Europa entro la fine dell'anno prossimo.

A.F.

Il Tirreno

A Bruxelles il bando di gara per le nuove difese del porto

Riparte l'iter per il maxi-terminal: verso l'assegnazione del progetto delle dighe
Entro metà 2018 via ai lavori della parte pubblica che dureranno 42 mesi

di Giulio Corsi

LIVORNO

Dopo la rivisitazione del piano-Gallanti, il percorso che dovrà portare all'ampliamento a mare del porto si è rimesso in moto: ieri è stato trasmesso all'Unione Europea il bando che servirà ad assegnare l'incarico della progettazione della parte pubblica della Darsena Europa fase-uno, per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi.

La fase uno è quella che prevede la costruzione del maxi terminal contenitori in 5 anni, costruito sulle vasche di colmata con una super banchina lunga 1200 metri e fondali a 20 metri di profondità.

LE NUOVE OPERE DI PROTEZIONE. Nella progettazione bandita ieri troveranno spazio interventi come la demolizione della diga della Meloria e la realizzazione della nuova diga ad andamento curvilineo che la sostituirà. Sono previsti inoltre i lavori per realizzare la diga foranea Nord e le nuove opere di protezione dal moto ondoso della banchina operativa del futuro terminal contenitori. A completare il quadro ci sono la progettazione del canale di accesso alla nuova area portuale, quella del bacino di evoluzione con un diametro di 600 metri, e le attività di dragaggio necessarie a mettere in comunicazione le aree portuali attuali con il nuovo bacino.

ROSSI: AVVIO DEI LAVORI PUBBLICI ENTRO METÀ 2018. La gara per l'affidamento dei servizi di architettura e ingegneria, che verrà aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, prevede un importo complessivo a base d'asta di tre milioni.

Lo scadenzario che il presidente della Regione Enrico Rossi aveva annunciato, per adesso è stato rispettato. I prossimi *step* previsti dal governatore - decisamente ambiziosi - ora prevedono il progetto esecutivo entro l'anno e l'avvio dei lavori «entro la metà del 2018». Da quel momento, per la parte pubblica, serviranno 42 mesi, dunque tre anni e mezzo.

Nel frattempo ieri Rossi è tornato a chiedere il cronoprogramma con i tempi di realizzazione dello scavalco ferroviario: «Invierò una lettera all'amministratore delegato di Rete ferroviaria per sollecitarne l'invio - ha detto ieri -. A Gentile chiederò anche di firmare, insieme alla Toscana e all'Emilia, un protocollo d'intesa legato alla realizzazione dell'ampliamento delle gallerie della direttissima ferroviaria tra Prato e Bologna, rispetto al quale ho avuto da lui ampie rassicurazioni circa l'avvio dei lavori».

LA FASE UNO. Se il primo progetto - il cui bando è stato azzerato, dopo essere rimasto a lungo allo stato di esplorazione a caccia di manifestazioni d'interesse - prevedeva che le vasche di colmata fossero solo la radice del grande terminal contenitori, adesso saranno proprio le vasche il vero e terminal e sul loro lato mare nascerà la banchina di 1200 metri. Il terminal avrà una capacità di 1,6 milioni di teu. Il costo previsto è di 662 milioni - rispetto agli 882 del progetto originario -, di cui 195 per l'allestimento del terminal.

Il materiale dragato all'interno del nuovo porto - protetto da 4 moli - verrà depositato sul lato nord ovest della Darsena. E rappresenterà la base per il nuovo terminal delle autostrade del mare, previsto nella fase-2.

LE FASI DUE E TRE. Nella seconda fase - con il nuovo terminal contenitori già operativo - è prevista la nascita del polo dei ro-ro. Con un maxi-piazzale creato sull'area deposito dei sedimenti e tre denti da 290 metri che saranno i pontili dei ro-ro. Infine la terza fase - i cui tempi sono ancora da definire - prevederebbe un ulteriore ampliamento del terminal contenitori.

Darsena Europa: Protocollo d'intesa Toscana-Emilia-Rfi

Accordo per la realizzazione dell'ampliamento delle gallerie della direttissima ferroviaria tra Prato e Bologna.

FIRENZE – Si va verso la firma di un **Protocollo d'intesa tra le Regioni Toscana ed Emilia eRete ferroviaria italiana**. E' questa la principale notizia emersa presso la presidenza della Regione Toscana dove si è tenuta la **riunione** del nucleo operativo del **Comitato di monitoraggio sulla Darsena Europa**, coordinato dal presidente Enrico Rossi.

"*Mi pare che i tempi siano stati rispettati* – **ha commentato Rossi** – *anche se su alcune questioni, giunte ormai alla fase finale, occorre chiudere la partita. Penso al* ***cronoprogramma*** *con* ***i tempi di realizzazione dello scavalco ferroviario,*** *rispetto al quale* ***invierò una lettera all'amministratore delegato di Rete ferroviaria per sollecitarne l'invio.*** *A Gentile chiederò anche di firmare, insieme alla* ***Toscana e all'Emilia****, un* ***protocollo d'intesa*** *legato alla* ***realizzazione dell'ampliamento delle gallerie della direttissima ferroviaria tra Prato e Bologna,*** *rispetto al quale ho avuto da lui ampie rassicurazioni circa l'avvio dei lavori*".

Nel frattempo il bando che servirà ad assegnare l'incarico della progettazione della parte pubblica della Darsena Europa è stato ultimato ed inviato alla Comunità europea per la pubblicazione.

Il presidente Rossi, dopo aver fatto gli auguri al nuovo segretario dell'Autorità portuale livornese, Massimo Provinciali, presente alla riunione insieme al presidente Stefano Corsini, ha poi esaminato la questione dei sondaggi geognostici, propedeutici alla realizzazione dei lavori.

"*Chiederemo presto* – ha precisato Enrico Rossi – *un incontro con il ministero dell'ambiente, affinché si arrivi presto a* ***classificare l'area come sito di interesse regionale.*** *Ed entro l'anno contiamo di affidare gli incarichi per l'effettuazione dei sondaggi.* ***Alla fine del 2017 dovremmo avere individuato chi realizzerà i lavori per la Darsena Europa, sia aver affidato i lavori per i sondaggi preliminari.*** *C'è infine la questione del collegamento ferroviario tra il retroporto e la Collesalvetti-Vada, così da chiudere il cerchio dei collegamenti che riguardano l'intera area portuale*".

Alla riunione hanno preso parte tra gli altri anche il Comune di Livorno, i consiglieri regionali Francesco Gazzetti e Antonio Mazzeo e Vanni Bonadio, componente del Comitato portuale di sistema dell'Alto Tirreno.

"*Questo* – ha commentato Antonio Mazzeo, presidente della Commissione per la ripresa economico sociale della Toscana Costiera – *è un nuovo, concreto passo avanti verso la realizzazione di un'opera* infrastrutturale strategica non solo per Livorno ma per tutta la Toscana. Il lavoro che stiamo portando avanti in piena sinergia con il presidente Rossi comincia a dare i suoi frutti e continueremo a seguire l'iter passo dopo passo perché è fondamentale poter rispettare il cronoprogramma che ci siamo dati".

Il Tirreno

«Investimenti sul porto frenati dalla burocrazia»

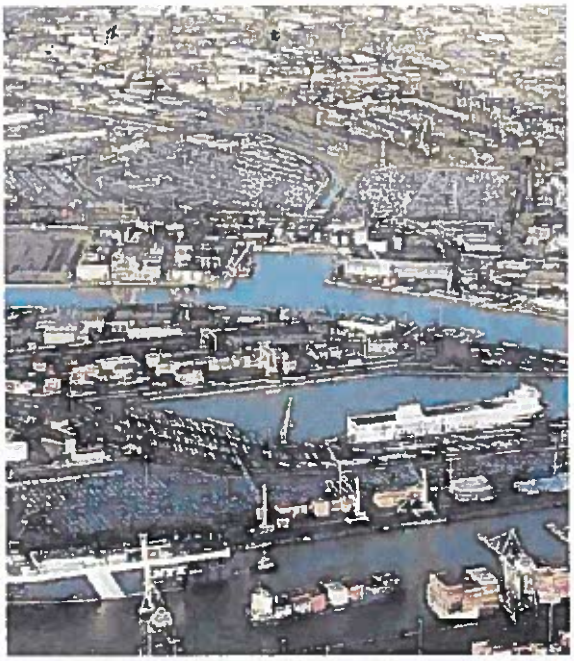
Livorno si lega a Massa Carrara per la rappresentanza industriale Ricci: «Integrazione prima con Piombino e poi con La Spezia»

LIVORNO

Livorno insieme a Massa Carrara per la rappresentanza industriale. Il nuovo polo di Confindustria ha iniziato la prima assemblea post-unificazione dei due territori facendo subito i conti con l'avvio, previsto per oggi, delle procedure per il bando di gara di una parte delle opere a mare relative alla Darsena Europa. Il presidente nazionale di Confindustria **Vincenzo Boccia** ha ribadito la necessità di velocizzare le decisioni per rendere più competitivo il Paese, oltre ad affrontare i problemi del nostro territorio. E anche il numero uno della nuova confederazione unificata Livorno-Massa Carrara, **Alberto Ricci**, ha sottolineato ritardi nel processo di bonifica dei siti industriali: «Questo stallo, causato principalmente dalla lentezza delle procedure burocratiche, ha paralizzato il processo di reindustrializzazione ostacolando gli investimenti anche a Livorno e Piombino. A questo proposito diventa urgente e indispensabile lo sblocco del Sir (Sito di bonifica di interesse regionale, *ndr*) di Livorno, vittima di un dialogo istituzionale carente».

Secondo Confindustria, che ha sottolineato il ruolo positivo svolto dal "Coordinamento multinazionali e grandi imprese" con 52 aziende e oltre 900 addetti, è arrivato il momento di rilanciare con forza il progetto di una holding di territorio, che tenga in squadra le amministrazioni dei territori della costa. «L'obiettivo - hanno spiegato durante l'assemblea - è quello di diminuire le conflittualità nella pianificazione delle infrastrutture e nella programmazione economica, favorendo l'assunzione di responsabilità. Il modello è quello delle macroregioni: non vanno sbagliati i passi nella definizione e nell'attuazione del Piano strategico di sviluppo della costa con il Piano regionale di sviluppo 2016-2020».

«In campo portuale è indispensabile accelerare l'integrazione fra Livorno e Piombino - ha aggiunto Ricci -passaggio che rappresenta il presupposto per iniziare delle verifiche per una strategia collaborativa con l'Autorità di sistema portuale di La Spezia». Poi un riferimento al tragico nubifragio dello scorso 10 settembre. «Lo slancio, il coraggio e la speranza che ci hanno regalato i giovani livornesi nel post-alluvione - ha chiuso il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara - hanno rappresentato un'ulteriore spinta a continuare nelle nostre attività. Il modo più bello e concreto per dire loro "grazie" è quello di perseguire, come obiettivo prioritario, il sostegno alle nuove generazioni, continuando a incrementare i livelli produttivi per aumentare le occasioni di lavoro e restituire ai nostri giovani speranze e prospettive per il loro futuro».



A destra l'area portuale di Livorno vista dall'alto: secondo Confindustria è fondamentale accelerare l'integrazione con il porto di Piombino per crescere e pensare poi di collaborare con La Spezia (foto Muzzi)

IL PIANO

La nuova tendenza è Industria 4.0

L'area costiera della Toscana, secondo quanto emerso nell'assemblea di Confindustria Livorno Massa Carrara, sta rivendicando anche una forte propensione all'innovazione. Tutto questo si sta concretizzando in grandi imprese ma anche nel mosaico di quelle piccole e medie aziende che stanno raccogliendo il messaggio di Industria 4.0, nuovo piano nazionale che integra nuove tecnologie per migliorare le condizioni di lavoro e aumentare la produttività e la qualità produttiva degli impianti. «Industria 4.0 è un'occasione per la reindustrializzazione della Costa Toscana», ha detto Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara.

Il Telegrafo

LE MANOVRE LORENZINI: «L'INTERVENTO DI ALLARGAMENTO DEVE ESSERE ACCELERATO»

«Msc lascia Livorno, colpa della strettoia»

'HAMBURG SUD' comincia da lunedì il nuovo servizio con il Sud America che abbandonando Livorno in presa diretta lo raggiungerà solo – come abbiamo scritto ieri – con trasbordo a Tangeri sul servizio supplettivo che la compagnia ha già oggi sul terminal livornese Tdt. La prima nave del servizio della compagnia tedesca a 'tradire' Livorno sarà lunedìil prossimo la 'CMA Magdalena', in partenza – come detto – da Genova, dove dovranno essere avviate le merci che prima partivano dal terminal Lorenzini della Darsena Toscana. Una perdita non da poco per Livorno, visto che sul nostro porto venivano anche riparati e riciclati i contenitori vecchi o danneggiati della compagnia. E' ancora sul vago il nuovo 'trip' per la MSC, che avendo dedicato al servizio per il sud America navi più grandi (da 9mila teu) non è più in grado di scalare Livorno a pieno carico ed ha quindi anch'essa optato per Genova.

LA PRIMA MSC a partire da Genova dovrebbe essere in programma per l'ultima settimana di ottobre, ma già le prossime partenze livornesi sono 'sospese'. Una scelta definitiva? Secondo Enio Lorenzini, contitolare del terminal omonimo insieme ai soci Grifoni e alla stessa MSC, la scelta della compagnia di Aponte – formalmente ancora in discussione – è l'amara conseguenza della strettoia d'ingresso alla Darsena Toscana. «Sia come terminal che come associazione di terminalisti – dice Lorenzini – ci stiamo dando da fare perchè l'Authority acceleri i lavori di allargamento della strettoia del Marzocco. Se riuscissimo in pochi mesi a portare almeno a 90 metri in punto più stretto (oggi a poco meno di 50 metri, *ndr*) le nuove navi MSC potrebbero tornare». Sono in corso i complessi lavori per approfondire il passaggio dei tubi sottomarini dell'Eni con il microtunnel che consentirà di allargare il canale a 120 metri. Una corsa con il tempo, e le compagnie di navigazione non aspettano.

A.F.

Corriere Marittimo

La riforma della Riforma portuale: Convegno a Livorno

Parla l'avvocato Luciano Canepa: Obiettivo dell'incontro è chiarire gli aspetti della riforma portuale che sono poco chiari e difficilmente comprensibili.

LIVORNO– **"Porti: ad un anno dalla riforma della Riforma"** questo il titolo del convegno in programma oggi a Livorno, al Teatro la Goldonetta. Un incontro per parlare di riforma portuale ponendo gli accenti su gli aspetti non chiari della normativa.
A farlo sono gli esperti di diritto marittimo dello **studio legale CdP** (**Canepa, de Luca, Pollastrini**) di Livorno e dello studio legale Morbidelli, Bruni, Traina di Firenze.
Ad introdurre i lavori l'**avvocato Luciano Canepa**, esperto di diritto internazionale dei trasporti e della navigazione, materia che ha insegnato all'Università di Lecce, senior partner dello studio Canepa, de Luca, Pollastrini, e già senior partner dello studio legale Vincenzini fino al 2001.

"Il seminario", **spiega l'avvocato Canepa** *"ha l'obiettivo di fare un riassunto e chiarire gli aspetti della riforma portuale che sono poco chiari e difficilmente comprensibili. "Abbiamo un riforma fatta apposta per semplificare"*, **continua Canepa** *"poi parliamo di partnariato ascendente e discendente che è solo un'assemblea consultiva. Mi chiedo se questo sia un linguaggio per semplificare. Durante il seminario cercheremo di fare un ripasso di tutte le questioni più importanti, semplicemente come enunciazione, non abbiamo pretese dottrinali". "Inoltre trattiamo due argomenti che esulano dalla riforma vera e propria, ma fanno parte di tutto il pacchetto: l'aspetto doganale con il nuovo codice doganale, i servizi tecnico nautici integrati. Di questo parlano l'avv. Matteo Pollastrini e l'avv. Sarita de Luca."*

Apertura delle registrazioni a partire dalle ore 14,00, inizio del convegno fissato per le ore 14:30.

Agenzia delle Dogane, nuovo allarme p l'organico. Traffici a rischio

CIVITAVECCHIA - Nuova situazione difficile nel porto di Civitavecchia. Stavolta il problema è legato alla carenza di organico nell'Ufficio delle Dogane. Già la scorsa settimana a lanciare l'allarme era stata l'organizzazione sindacale Uilpa Dogane Lazio, che aveva evidenziato la grave mancanza di funzionari, per pensionamenti che non hanno avuto rimpiazzo, e sottolineato come ad aggravare la situazione è arrivata una recente determinazione sulla mobilità nazionale che prevede che funzionari in servizio presso l'ufficio di Civitavecchia saranno trasferiti entro questo mese presso altre sedi.

La stessa Uilpa aveva poi evidenziato come il porto si stia sempre più orientando ad una gestione operativa che prevede l'ingresso delle navi merci in orari notturni con operazioni che, spesso, si concludono prima dell'inizio del successivo giorno lavorativo. Senza contare poi il lavoro nei giorni festivi, che riguarda in particolare il settore crocieristico attraverso il rifornimento dei cosiddetti viveri alle navi, un'operazione che, oltretutto, coinvolge anche le stesse maestranze portuali. Ebbene, proprio in vista di domenica prossima è scattato l'allarme rosso nello scalo marittimo. Ciò, perché, a quanto sembra, vi sarebbero non poche difficoltà a mantenere in servizio il personale che già nell'arco della settimana ha abbondantemente superato il numero di ore lavorative previste dal contratto di lavoro. Insomma, una vicenda assolutamente paradossale, la classica storia all'italiana. C'è lavoro da fare, in un settore nel quale diverse amministrazioni pubbliche incassano somme importanti, ma le stesse pubbliche amministrazioni non adeguano il personale addetto allo svolgimento del lavoro che porta soldi.

Per queste ragioni, secondo la Uilpa è indispensabile che i vertici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli affrontino con tempestività il problema in modo da evitare possibili disservizi che potrebbero nuocere gravemente l'operatività portuale. Un appello, quello dell'organizzazione sindacale, che a quanto pare è stato lanciato dalle agenzie marittime ed imprese portuali anche ai vertici di Molo Vespucci per risolvere una situazione che rischia di danneggiare in modo importante l'operatività dello scalo marittimo.

Spirito: L'integrazione tra Authority rende competitivi/ INTERVISTA

Parla Pietro Spirito, presidente dei porti campani: *"La riforma ci porta a creare opportunità di piattaforme che abbiano meccanismi di cooperazione" "A presentarci al sistema internazionale delle compagnie armatoriali finalmente come paese".*

di Lucia Nappi

NAPOLI – Attorno alla metà di settembre Pietro Spirito, presidente della Adsp del Mar Tirreno Centrale, e Ugo Patroni Griffi, presidente della Adsp del Mar Adriatico Meridionale, firmano a Bari, il primo accordo di collaborazione tra due Autorità di Sistema.

L'intesa si caratterizza come strategia per il miglioramento della competitività di entrambi i sistemi portuali e logistici, rispondendo in maniera coerente alla legge di riforma del 4 agosto 2016 n.169, che individua nella integrazione dei porti, dei sistemi di trasporto e nella connessione delle aree contigue, le cui attività economiche e produttive sono già, in parte, integrate, la strategia del nuovo approccio del sistema Italia.

Quindi la riforma dopo avere unificato i porti limitrofi, strappandoli alla logica della concorrenza fra parenti della stessa famiglia, adesso inizia ad attuare la fusione tra macro aree transregionali, secondo una strategia che mira a rafforzare il sistema Paese per affrontare compatti la competitività esterna.

Fa da eco all'accordo tra Napoli e Bari, la dichiarazione fatta dal presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, nei giorni scorsi, che dal palco dell'assemblea generale di Confindustria Livorno-Massa Carrara, *ha dichiarato: **"La nuova generazione dei presidenti delle adsp è una squadra coesa" "A livello macro regionale la sinergia tra le AdSp è l'unica via percorribile se vogliamo competere con i porti del nord Europa. Insieme si vince".***

Con il presidente Spirito approfondiamo il tema:

Presidente l'accordo di collaborazione con tra la vostra Authority e quella dei porti di Bari e Taranto come nasce?

La riforma ci porta a creare opportunità di piattaforme che abbiano meccanismi di cooperazione e specializzazione sui diversi traffici in modo tale di presentarci al sistema internazionale delle compagnie armatoriali finalmente come paese.

*Non guardiamo solo al tema delle merci, ma a far crescere maggiormente la **vocazione e a migliorare la qualità del servizio.** Si parla poco di questo, ma i porti sono anche un grande luogo di movimento dei passeggeri."*

Voi presidenti fate parte della Conferenza nazionale dei presidenti, è logico pensare che ci saranno altre Autorità di sistema che seguiranno la vostra strada dell'accordo trasversale alle macro regioni. Chi saranno le prossime?

*La **Conferenza nazionale** dei presidenti, è un tavolo aperto e permanente all'interno del quale ci scambiamo le esperienze. Chiaramente cresceranno tra di noi le intenzioni ad unire in sinergia gli intenti per creare cooperazione e specializzazione sui diversi traffici per presentarci come sistema paese.".*

L'accordo ha avuto una regia centrale, da parte del ministero?

No, Il mio collega ed io ci siamo incontrati e abbiamo detto al ministero che avevamo intenzione di fare questo accordo. Il ministero chiaramente ha detto di si, con grande piacere. Quale è il senso di questa iniziativa? Noi siamo un paese che ha due grandi corridoi marittimi, il corridoio adriatico e quello tirrenico, nella prospettiva dei flussi dei traffici futuri, non guardiamo solo al presente, il sistema adriatico e il tirreno devono essere messi in comunicazione attraverso un sistema sinergico.

Il grande tema della logistica è l'interconnessione tra ferrovia e reti viarie, l'intermodalità, su nquesto piano quali sono le strategie?

*E' una opportunità anche per i grandi sistemi portuali che ci consentirà nel tempo, **quando verrà completato l'investimento ferroviario,** di poter interconnettere i porti di Bari e di Napoli, con collegamenti ferroviari che siano più adeguati all'interscambio delle merci cominciando a ragionare a sistema.*

Comprendere quale sia la modalità più efficiente, per favorire l'interconnessione intermodale tra l'adriatico e il tirreno nel mezzogiorno d'Italia, è uno dei temi strategici del futuro. Dobbiamo avere una visione di insieme che consideri i porti connessi alla parte terrestre, attraverso le infrastrutture a cominciare da quella ferroviaria.

Vediamo di avere una visione di insieme non consideriamo i porti "stand alone", ma consideriamo i porti con il sistema di connessioni stradario e ferroviarie che possono consentire di costituire i corridoi. Quando l'investimento ferroviario tra Napoli e Bari sarà completato, noi avremo un rafforzamento e un miglioramento della qualità del servizio. Avremo una opportunità e ci potremo presentare al mercato.

Quali sono gli aspetti amministrativi e gestionali introdotti dall'accordo?

*Le Autorità di Sistema sono istituzioni nate da poco, in seguito alla riforma. Noi abbiamo l'obiettivo di costruire un **nuovo modello gestionale che superi le vecchie Autorità portuali.** Il primo tema che stiamo affrontando, è avere un meccanismo di gestione che unifichi le varie Autorità portuali che si vanno oggi a fondere. Nel caso di Bari con Brindisi e Napoli con Salerno.*

*Dovendo affrontare questo **tema, dell'integrazione all'interno dei porti,** creando delle piattaforme logistiche portuali di carattere regionale. Noi siamo la piattaforma della Campania (Napoli, Salerno, Castellammare), la piattaforma della Puglia mette insieme Taranto che è collegato alla grande realtà industriale del territorio, con Bari che ha una realtà portuale diversa e più estesa.*

Quali sono le caratteristiche comuni tra le vostre due AdSp?
Le nostre AdSP hanno catteristica comune tra i porti: . Sia Bari con i collegamenti verso la Grecia che Napoli con collegamenti verso la Sicilia e le isole del golfo. hanno una significativa vocazione passeggeri.

Non guardiamo solo al tema delle merci, ma a far crescere maggiormente la ***vocazione e a migliorare la qualità del servizio.*** *Si parla poco di questo, ma i porti sono anche un grande luogo di movimento dei passeggeri."*

Voi presidenti fate parte della Conferenza nazionale dei presidenti, è logico pensare che ci saranno altre Autorità di sistema che seguiranno la vostra strada dell'accordo trasversale alle macro regioni. Chi saranno le prossime?

La ***Conferenza nazionale*** *dei presidenti, è un tavolo aperto e permanente all'interno del quale ci scambiamo le esperienze. Chiaramente cresceranno tra di noi le intenzioni ad unire in sinergia gli intenti per creare cooperazione e specializzazione sui diversi traffici per presentarci come sistema paese.".*

Il Comune concederà l'utilizzo dell'ex convento Santa Chiara per cinque anno al corso di laurea in economia aziendale

Università in centro Siglato l'accordo con l'ateneo barese

Il commissario: «Non si può fare a meno di un contributo culturale così importante»

di Mino PICA

Il Comune di Brindisi concede all'Università degli studi di Bari l'utilizzo, per cinque anni, dell'ex convento Santa Chiara e rinnova la propria collaborazione. Il corso di laurea triennale di economia aziendale si trasferisce infatti nel pieno centro cittadino, spostandosi dalla struttura dell'ex ospedale "Di Summa", dove invece continueranno i corsi di fisioterapia ed infermieristica, dell'università di Bari. Sottoscritto così ieri il rinnovo del protocollo d'intesa, che fa seguito alla convenzione stipulata nel novembre 2015, dal rettore dell'università di Bari, Antonio Uricchio, e dal commissario prefettizio Santi Giuffrè. Il Comune di Brindisi conferma così il suo impegno in questo ambito formativo culturale, pur ridimensionando l'entità del proprio contributo, così come ha spiegato lo stesso Giuffrè: «Confidando nella bontà e nella comprensione dell'Università di Bari, abbiamo ridotto il nostro contributo ma abbiamo voluto poter confermare un vecchio impegno, rivitalizzandolo anche con l'affidamento di strutture immobiliari nuove. Cerchiamo di fare tutto quanto nei programmi, di continuarli, attese le nostre condizioni economiche. Di certo, la città non può fare a meno di un contributo culturale così importante».

Lo spostamento dei corsi, e degli studenti, nel centro città è certamente una delle novità più importanti: «Si tratta – ha spiegato Giuffrè – di un percorso già scritto, frutto di intese con la giunta precedente: esisteva già una intesa per questa struttura e l'abbiamo confermata. Sappiamo che avere gli studenti nel centro era un vecchio desiderio di tanti e quindi siamo contenti, non c'era motivo per non realizzarlo. Al contempo, abbiamo deciso di lasciare al sindaco che si insedierà la scelta della destinazione d'uso futura di palazzo Granafei Nervegna».

A confermare la volontà del polo universitario barese di continuare un rapporto di collaborazione importante, lo stesso rettore, Antonio Uricchio: «Il consolidamento dell'offerta formativa passa dai corsi già esistenti, a cui si aggiunge il fatto che il corso di economia aziendale avrà finalmente una nuova sede: si tratta di una sede storica, importante e prestigiosa. Credo che Brindisi meriti una particolare attenzione, con la nostra università che intende proporre un modello con più poli come Brindisi e Taranto, al fine di rafforzare l'offerta formativa sul territorio».

A chi chiede se il ridimensionamento del contributo del Comune influirà sull'offerta formativa, il rettore risponde: «Se si abbasserà la qualità? Assolutamente no. L'università di Bari sostiene la propria offerta anche attraverso le proprie risorse, con la possibilità di investire sul territorio. Stiamo anzi progettando lauree professionalizzanti e rafforzando la collaborazione con l'università del Salento per la realizzazione di corsi di laurea interateneo. Credo che anche la Regione Puglia possa anche sostenere Brindisi, quella che consideru una importante realtà territoriale".

Ieri è stata così approvato il cosiddetto "Addendum" alla convenzione del 2015, con l'università che si impegna ad avviare le procedure concorsuali per il reclutamento dei ricercatori; il Comune ha abbassato da 250 mila a 122 mila euro il proprio contributo per il mantenimento dei corsi universitari, a cui si aggiunge l'utilizzo dell'ex convento.

La struttura

Nel 2009 la musica

● L'ex convento Santa Chiara, a distanza di quattro anni, torna ad essere luogo didattico. Nell'aprile 2013 fu infatti interrotto il rapporto fra il Comune e la scuola di musica "Saint Louis" di Roma. Contenitore di eventi culturali, il convento, costruito nel 1572, fu sede delle cappuccine claustrali fino al 1600, prima di ospitare un orfanotrofio femminile.

L'iter

Acquisire competenze

● Strategie per favorire una crescita sostenibile nei settori marino e marittimo. All'incontro di ieri erano presenti anche Vittorio Dell'Atti, direttore di economia manageriale e diritto di imprese, Federico Gallo, direttore generale dell'Università degli Studi di Bari, e Gianluca Selicato, delegato del rettore presso l'Università di Brindisi.

INCONTRO

Il presidente Patroni Griffi a colloquio con il rettore Uricchio sui futuri percorsi formativi

Turismo, nautica e crociere: via ai corsi post laurea

● Significativo incontro, sempre nella mattinata ieri, anche presso l'autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale, fra il presidente Ugo Patroni Griffi ed il rettore Antonio Felice Uricchio. Un momento di confronto sulla possibilità di avviare un percorso formativo post laurea, rivolto sia ai dipendenti dell'ente portuale, sia a chiunque fosse interessato alla blue economy, logistica, gestione dell'autorità di sistema e diritto della navigazione. Presenti all'incontro anche il professore Vittorio Dell'Atti, direttore di economia manageriale e diritto di imprese, il professore Federico Gallo, direttore generale dell'Università degli Studi di Bari, ed il dottor Gianluca Selicato, delegato del rettore presso l'Università di Brindisi. «Una strategia per favorire una crescita sostenibile nei settori marino e marittimo – ha commentato il presidente Patroni Griffi – attraverso la creazione di esperti capaci di gestire le sfide che la blue economy ci pone davanti. Turismo, nautica, crocieristica sono i principali mercati emergenti destinati a generare un sempre più rilevante indotto occupazionale». Poco meno di un mese fa, nel corso di un convegno ospitato proprio a Brindisi sui servizi portuali e turistici, fu il presidente dell'autorità dei sistemi portuali del mar Jonio, Sergio Prete, a sottolineare, nel corso del suo intervento, l'importanza strategica di potenziare l'offerta formativa inerente questi temi strettamente connessi con il territorio. Del resto proprio Taranto, ospita il corso di laurea in scienze e gestione delle attività marittime dell'Università di Bari. «Il nostro ateneo – ha aggiunto il rettore Uricchio – si affaccia alla finestra del mondo per cogliene i principali bisogni in termini di formazione e qualificazione. E' l'università del futuro, proiettata verso un sistema di alta formazione e ricerca, strumento indispensabile per affrontare le nuove sfide globali».

Al centro dell'incontro di ieri, lo sviluppo di percorsi tesi a sviluppare competenze sulle moderne tecniche di gestione dei magazzini, la movimentazione delle merci, la gestione degli approvvigionamenti e degli acquisti, l'ottimizzazione e l'automazione della rintracciabilità delle merci con soluzioni tecnologiche, e le nuove frontiere della economia del mare. A supportare organizzativamente e logisticamente il progetto anche il centro internazionale "Alti Studi Universitari".

M.Pic.

Il convegno

L'idea un mese fa durante un confronto sui servizi portuali

Il presidente Ugo Patroni Griffi, il rettore Antonio Felice Uricchio, Vittorio Dell'Atti, Federico Gallo, e Gianluca Selicato

Authority dell'Adriatico Meridionale e Università di Bari insieme per formare esperti in blue economy

BARI – Il presidente dell'AdSP, professor Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto per una visita di cortesia negli uffici di Brindisi, stante la loro presenza in città: il Magnifico Rettore dell'Ateneo barese, professor Antonio Felice Uricchio, il professor Vittorio Dell'Atti, direttore del Dipartimento di Economia Manageriale e Diritto di Impresa, il professor Federico Gallo, direttore generale dell'Università degli Studi di Bari, e il dottor Giancluca Selicato, delegato del rettore presso l'Università di Brindisi.

Nel corso del cordiale incontro si è discussa la possibilità di avviare un percorso formativo post-laurea rivolto sia ai dipendenti dell'Autorità di Sistema portuale sia a chiunque fosse interessato a creare e/o migliorare le proprie competenze sulle moderne tecniche di gestione dei magazzini, la movimentazione delle merci, la gestione degli approvvigionamenti e degli acquisti, l'ottimizzazione e l'automazione della rintracciabilità delle merci con soluzioni tecnologiche, e le nuove frontiere della economia del mare. "Brindisi, capitale della cultura del mare- commenta il presidente Patroni Griffi, investendo sulla naturale vocazione della città. Una strategia per favorire una crescita sostenibile nei settori marino e marittimo, attraverso la creazione di esperti capaci di gestire le sfide che la blue economy ci pone davanti. Turismo, nautica, crocieristica sono i principali mercati emergenti destinati, conclude Patroni Griffi, a generare un sempre più rilevante indotto occupazionale."
"L'Ateneo di Bari varca i confini della torre d'avorio dove una volta erano recluse le università, sottolinea il Rettore Uricchio, e si affaccia alla finestra del mondo per coglierne i principali bisogni in termini di formazione e di qualificazione. È l'università del futuro, proiettata verso un sistema di alta formazione e di ricerca, strumento indispensabile per affrontare le nuove sfide globali"
A supportare organizzativamente e logisticamente il progetto anche il C.I.A.S.U. (Centro Internazionale Alti Studi Universitari) s.c.r.l. – sedi di Bari e Fasano- con programmi e risorse, nonché l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio che si unisce a quella del Mare Adriatico Meridionale nel importante progetto formativo

LA CRIMINALITÀ CHE SOFFOCA BEN DIECI COLPI NEGLI ULTIMI DUE MESI, DI CUI SEI MESSI A SEGNO NELL'ARCO DI APPENA DODICI GIORNI

Troppi assalti, Sos benzinai «Salvateci dai licenziamenti»

Nuovo appello dalla stazione di servizio rapinata a ripetizione al S. Paolo

Non c'è pace per la stazione di servizio «Esso» di viale Europa finita alla ribalta nazionale per il poco invidiabile record di assalti. La «Suditalia Gas», la società di distribuzione di carburante, annuncia l'installazione di impianti nell'esercizio che mette a rischio il posto di lavoro di dodici dipendenti. Che chiedono di non essere lasciati soli. Il segretario provinciale della Cgil, Gigia Bucci, chiede una legge regionale

D'ACCIÒ, DE VITO E PETRUZZELLI IN II E III

Bucci, segretario della Cgil: «La Regione vari una legge che rafforzi i presidi di legalità»

«SAN NICOLA» IL CASO DI PASQUALE CICIRELLI

Stadio, custode sfrattato e mandato via

In servizio dal 1987 «Mi mancano 3 anni alla pensione, chiedo un'uscita onorevole»

Pasquale Cicirelli, 60 anni, dal 1987 a guardia dell'arena partorita dal genio di Renzo Piano, ha ricevuto prima la lettera di sfratto, quindi il licenziamento da parte della società Fc Bari 1908.

PERCHIAZZI IN V

PREZZO PIENO MA CASTELLO APERTO A SPEZZATINO

di GIANLUIGI DE VITO

L'apertura spezzatino è il miglior risultato per evitare la brutta figura. Della politica dell'annuncio.

Il Castello Svevo che si è rifatto il trucco e che è più dotato, è aperto in ogni dove. Ma la visita totale è garantita per tre ore: solo dalle 10.30 alle 13.30 è possibile visitare il primo piano restaurato e ammodernato. Non ci sono custodi e accompagnatori a sufficienza.

Non che nel resto della giornata le visite siano precluse. L'orario non cambia: dal mercoledì al lunedì, dalle 8.30 alle 19.30 (la biglietteria chiude alle 19). Prezzo del biglietto: 8 euro. La beffa sta nel fatto che si paga otto euro anche quando la visita è garantita in maniera parziale. Immaginiamo che cosa succederà, allora, quando i visitatori dell'orario sfortunato (8.30-10.30) (13.30-19.30) si sentiranno dire: no, il primo piano no. Ma tant'è.

Non importa se con una soluzione tampone. Sta di fatto che ieri mattina dal Polo museale, dove erano stati reimpiegati, due ex forestali sono stati dirottati al Castello. Oggi, forse, altri due. Ma i 4 basteranno ad aprirlo per intero per tutte le 11 ore? Dovrebbero arrivare anche gli interinali. Vabbè. Per intanto la faccia della politica che aveva promesso la riapertura è salva. Sia pure con la beffa delle tre ore, le uniche che valgono gli 8 euro.

A FINE NOVEMBRE LA NAVE VERRÀ RIMOSSA DAL TERMINAL CROCIERE

Via la «Norman» orizzonte libero

Appalto per i nuovi attracchi la prossima settimana, trasferimento al nuovo Molo foranee entro fine novembre. Sono i «tempi di lavoro» annunciati dal presidente dell'Autorità portuale per la rimozione del relitto del traghetto «Norman Atlantic» dal Terminal crociere. Una presenza che interferisce con il traffico turistico e «ordinario» dei traghetti.

PIZZAROTTI IN IV

BITRITTO

Lotta alla «mala» arrivano i rinforzi

SGARAMELLA IN XI

CORATO

Le giostrine per disabili non sono più un sogno

CANTATORE IN XII

GRUMO

Banditi in azione spaccata in un bar

PETRELLI IN XIII

ECONOMIA L'ANALISI DEL PROFESSOR FEDERICO PIRRO

Investimenti, le potenzialità della Città metropolitana

SVILUPPO Sono enormi le potenzialità che l'area metropolitana può esprimere in termini di attrattività per nuovi investimenti

SERVIZI IN VI E VII

LA CURIOSITÀ I DATI DELLA RIPARTIZIONE SERVIZI DEMOGRAFICI

I baresi fanno meno figli nascite in calo vertiginoso

Nel 2017 poco più di 1.500 neonati

Nel 2017 sono nati a Bari soltanto 1516 bambini. Un dato che, se confrontato con quelli degli anni precedenti, ci parla di un forte calo pur considerando che l'anno in corso non è ancora finito. Nel 2016, ad esempio, sono venuti alla luce 2.158 neonati. Nel 2015, si è registra la maggiore flessione di nascite, secondo i dati, forniti dalla Ripartizione Servizi Demografici del Comune.

MINTRONE IN VII

A.L.A.C.
CORSI riconosciuti in aula e a distanza per AMMINISTRATORE di CONDOMINIO L. 220/2012 D.M. 140/14
da Ottobre Diploma professionale ISCRIZIONI APERTE
Assistenza e registrazione CONTRATTI CONCORDATI con cedolare secca Consulenza locatizia, legale tecnica, fiscale, condominiale
dal lunedì al sabato ore 9.30 - 12.30 ore 16.30 - 19.30

«Norman, entro fine novembre via dal Terminal crociere»

Patroni Griffi: la prossima settimana l'appalto per attrezzare il nuovo attracco

ARMANDO FIZZAROTTI

● Quella sagoma annerita del «Norman Atlantic», il traghetto ridotto ad un enorme relitto morto dopo il tragico incendio in mare aperto del 28 dicembre di tre anni fa, dal febbraio 2015 «disturba» con la sua vista l'arrivo e la partenza di turisti e viaggiatori dal Terminal Crociere.

Ma all'Authority portuale è iniziato il «conto alla rovescia» per lo spostamento della nave annerita (lunga poco meno di 200 metri) dal molo dove approdano le grandi navi-albergo e i traghetti a quello più a nord, il grande Molo foraneo, utilizzato dalle navi da carico.

Il nuovo ormeggio va attrezzato con «bitte» e «parabordi» e la gara indetta al massimo ribasso dall'Autorità portuale per l'incarico alla ditta che dovrà provvedere ai lavori dovrebbe concludersi la prossima settimana, per aggiudicare i lavori.

CENTOMILA EURO AL MESE

È il costo sostenuto dal ministero della Giustizia per il «parcheggio» del traghetto

«Hanno partecipato all'appalto 11 ditte - riferisce il presidente dell'Authority, Ugo Patroni Griffi - e contiamo di spostare il "Norman" al Molo foraneo entro fine novembre». Conto, 80mila euro.

Il trasferimento del relitto a Bari da Brindisi, con «in pancia» ancora i camion imbarcati all'inizio dell'ultimo viaggio, fu deciso dalla Procura del capoluogo pugliese per rendere più facile il lavoro degli investigatori in un'inchiesta penale sul disastro ancora aperta. Ma le ripercussioni sul traffico portuale barese non si sono fatte attendere.

Al netto dello «spettacolo» deprimente offerto quotidianamente a chi parte e arriva sui moli baresi, è nei programmi dell'Authority un potenziamento dei collegamenti marittimi proprio tramite il Terminal Crociere, progetto per il quale questo «ostacolo» ingombrante va rimosso. Allo stato attuale infatti il Terminal può accogliere solo due navi in contemporanea.

L'operazione spostamento quindi va fatta quanto prima, e sul punto il sostituto procuratore della Repubblica titolare dell'inchiesta penale, Ettore Cardinali, diede il suo assenso a luglio scorso.

L'ormeggio della motonave costa circa 100mila euro al mese, cifra che dovrebbe essere addebitata all'armatore (la «Visemar» di Carlo Visentini, nominato custode giudiziario, con sede in via Putignani), ma che per il momento grava sulle spese del ministero della Giustizia.

DENUNCIATO A PIEDE LIBERO

Non si ferma all'alt Giovane bloccato dopo un inseguimento

■ I poliziotti della squadra Volante hanno denunciato a piede libero un giovanissimo barese, appena maggiorenne, per il reato di resistenza a pubblico ufficiale. L'uomo, in sella a uno scooter con targa di cartone e privo di assicurazione, non si è fermato al posto di controllo della Polizia. Ne è nato un breve inseguimento. Il giovane si è dato alla fuga ma è stato prontamente bloccato dai poliziotti. Per lui è scattata la denuncia da parte degli agenti. L'episodio è avvenuto nel quartiere Libertà.

TRE DENUNCE

Viaggiavano in sella a una moto rubata nel quartiere Libertà

■ Ricettazione in concorso. È questo il reato per il quale gli agenti delle Volanti hanno denunciato tre giovani che viaggiavano nel quartiere Libertà in sella a una moto che era stata rubata poco prima. Si tratta di un grumese di 19 anni e di due minorenni baresi.

LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE IRRUZIONE DEI «BASCHI VERDI» DELLA GUARDIA DI FINANZA

In una casa a Poggiofranco l'atelier dei marchi falsi

Sequestrati 250 articoli fra vestiti e scarpe. Denunciato il «negoziante» barese

● Nell'appartamento nel quartiere Poggiofranco non poteva entrare chiunque. Solo i clienti affezionati e, soprattutto, fidati. Una casa come tante altre. Con una stanza, però, attrezzata come se fosse un atelier. La merce? Contraffatta. A scoprire il negozio «abusivo», i militari del Gruppo pronto impiego della Guardia di finanza.

Nell'ambito dell'attività di controllo economico del territorio, i «Baschi Verdi» del Corpo hanno eseguito una perquisizione domiciliare in sospetti dal fatto che, da qualche giorno, avevano notato un insolito andirivieni di persone.

Appena entrati si sono trovati di fronte ad un vero e proprio bazar del falso: una stanza della casa era stata adibita a boutique con tanto di merce esposta ai clienti. Così sono stati sequestrati circa 250 articoli tra capi di abbigliamento e calzature apparentemente griffati, ma, naturalmente, contraffatti.

Al termine dell'attività è stato denunziato all'Autorità giudiziaria un 33enne barese per le ipotesi di reato di introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi e di ricettazione.

A quanto pare la clientela era affezionata. Chissà da quanto tempo faceva acquisti nel negozio improvvisato al lestito in uno stabile nel quartiere Poggiofranco.

LA MERCE SEQUESTRATA

Sono 250 articoli fra vestiti e paia di calzature trovati dai militari della Guardia di finanza

Un fenomeno molto diffuso quello della contraffazione e che assume diverse forme. Si va dagli stranieri che vengono prodotti contraffatti per strada, ad esempio in corso Cavour, ai casi di baresi che, appunto, allestiscono un atelier abusivo in un appartamento come ce ne sono tanti. In questo caso diventa fondamentale il passaparola tra la clientela.

Più sporadici e comunque difficili d scoprire i casi in cui sono gli stessi negozi regolari, anche a loro insaputa, a vendere merce contraffatta.

Dall'inizio del corrente anno sono stati circa 400mila i capi contraffatti sottoposti a sequestro dai Reparti della Guardia di Finanza operanti in città ed in provincia.

Arrivata la Silver Spirit: un'altra nave extra lusso nel porto di Brindisi

BRINDISI – Una nuova nave da crociera è approdata intorno alle ore 8 di oggi (4 ottobre) nel Seno di Levante del porto di Brindisi. Si tratta della Silver Spirit della compagnia Silversea, una nave ultra lusso di 540 passeggeri, con suite spaziose, il 95 per cento delle cabine con balcone privato e ampi spazi per il comfort dei passeggeri con decorazioni sofisticate in stile art deco anni '30.
Una delle attrazioni più popolari è la spa, con la tecnologia più moderna ed avanzata. I passeggeri possono scegliere fra ben sei ristoranti, fra cui uno giapponese. Fra gli svaghi, c'è anche uno star supper club, che offre musica dal vivo. La Silver Spirit riprenderà la navigazione alle 14. Alcuni crocieristi si sono riversati per le vie del centro. Altri sono saliti a bordo dei pullman allestiti dai tour operator per delle gite presse le località di maggior richiamo della Puglia.
Un'altra nave della Silversea, la Silver Muse, aveva già raggiunto un paio di volte (l'1 giugno e il 14 agosto) il porto di Brindisi, e la cui stagione crocieristica andrà avanti fino al 30 ottobre. Nelle prossime settimane sono previste infatti altre navi al loro "debutto" presso lo scalo brindisino. Due di queste, la Serenissima e la Berlin, arriveranno il 27 ottobre. La terza, la Costa Luminosa, approderà il 29 ottobre. Il 30 ottobre calerà il sipario con l'ultimo approdo della Msc Musica. Ma nel 2018, altre navi da crociera torneranno in città

Ansa

Porti: Gioia Tauro, sindacato Sul, dilemma é se c'é o c'era

Momento più buio, occorre nominare il presidente dell'Autorità

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 4 OTT - "C'è il porto di Gioia tauro o c'era il porto di Gioia Tauro? Questo è il vero dilemma. Dopo 7 anni di cassa integrazione, trasformata in mobilità, il 31 luglio scorso l'epilogo: 377 lavoratori licenziati. Una storia triste, scritta da tempo, che non è stata affrontata nel modo giusto per diminuire il numero degli esuberi. Ma adesso è il futuro che ci preoccupa, quello che vediamo non può essere accettato, il numero dei contenitori movimentati sono al minimo storico, nessun investimento previsto per rinnovare un parco mezzi obsoleto, ed una operatività dove la confusione tra i lavoratori regna sovrana, il terminal vive il momento più buio della sua storia". Lo sostiene, in una nota, il Coordinamento portuali Sul di Gioia Tauro.

"Adesso dobbiamo lavorare - aggiunge il Coordinamento - per assicurare il lavoro a questi lavoratori licenziati e un salario dignitoso e guadagnato; dare stabilità all'Autorità portuale con la nomina del Presidente; bisogna intervenire a sganciare l'Autorità dai porti siciliani; bisogna fare la diversificazione delle attività portuali; bisogna pretendere gli investimenti preannunciati al Mit da Mct e da Msc. Hanno voluto i licenziamenti: ora devono fare i resto e mantenere gli impegni sugli investimenti assunti nelle sedi istituzionali. Nessuno pensi che è finita qui. Aggiustati i bilanci bisogna rispettare i lavoratori rimasti in forza in azienda e quelli che stanno fuori produzione; si deve pensare ad un contratto di secondo livello che esoneri dai doppi turni con una nuova organizzazione del lavoro e ridistribuisca il lavoro agli inoccupati e gli utili a tutti i lavoratori che operano. Questo è il compito dei sindacati, ma è anche il compito dell'Autorità portuale. Un'Autority che per fare questo ha bisogno di una guida politica, di un Presidente forte politicamente, competente e intraprendente. La gestione tecnica, se pur portata avanti egregiamente, non può garantire lo sviluppo e il rilancio dell'area. Se davvero si vuole riproporre con forza lo scalo gioiese al centro dei traffici mondiali, occorre necessariamente operare in questa direzione e che tutti i soggetti preposti forniscano il loro contributo fattivo, come la Regione Calabria che ha già stanziato ingenti somme per la realizzazione del bacino di carenaggio. L'obiettivo comune deve essere quello di creare tutte le condizioni per ricollocare al più presto nelle nuove attività tutto il personale confluito nell'Agenzia per il Lavoro portuale. È necessario aumentare la competitività del terminal per dare ai lavoratori, alle loro famiglie e alla Calabria una prospettiva per il loro futuro". (ANSA).

Giornale di Sicilia

«Italian Cruise Day» Il traffico crocieristico

OOO Alla sua settima edizione, l«Italian Cruise Day» è ormai una tappa fissa per i professionisti dell' industria crocieristica nazionale, un appuntamento conosciuto e apprezzato che trova un posto nell' agenda annuale degli operatori del settore. L' evento, organizzato da Risposte Turismo, è realizzato con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale e con il supporto di CLIA Europe, l' associazione delle compagnie crocieristiche. A Villa Igiea la giornata si aprirà domani alle 10 con la presentazione dei risultati dell'«Italian Cruise Watch», esposti da Francesco di Cesare, che fornirà le previsioni del traffico crocieristico nei porti italiani.

Italian Cruise Day: a Palermo 250 professionisti dell' industria crocieristica

L' Italian Cruise Day è il forum di riferimento in Italia per il comparto crocieristico. Al via la settima edizione Duecentocinquanta i partecipanti da tutto il mondo attesi per un confronto sulle tematiche più rilevanti del settore. Alle 10 apriranno i lavori i saluti del sindaco di Palermo Leoluca Orlando , e del presidente di Assoporti, Zeno D' agostino . Seguirà l' intervento del presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti . Alla sua settima edizione, l" Italian Cruise Day" è ormai una tappa fissa per i professionisti dell' industria crocieristica nazionale, un appuntamento conosciuto e apprezzato che trova un posto nell' agenda annuale degli operatori del settore. L' edizione 2017 dell' evento, ideato ed organizzato da Risposte Turismo, è realizzata in partnership con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e con il supporto di CLIA Europe, l' associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. Al Grand Hotel Villa Igiea la giornata si aprirà con la presentazione dei principali risultati di "Italian Cruise Watch", il rapporto di ricerca curato da "Risposte Turismo", esposto dal presidente Francesco di Cesare, che fornirà le previsioni del traffico crocieristico nel 2018 nei porti italiani. La giornata proseguirà con sessioni di discussioni, presentazioni, keynote speech e altri momenti su temi generali e specifici di forte attualità.

Milano Finanza

Palermo ospita la settima edizione del Cruise day

Crociere, serve ripartire

Il capoluogo siciliano ospita 250 partecipanti ed esperti del settore. Il 2017 in contrazione rispetto all' anno precedente con 10,2 milioni di passeggeri movimentati (-8%). Le strategie per tornare a crescere

Si apre domani a Palermo la settima edizione dell' Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, quest' anno in partnership con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e con il supporto di Clia Europe. L' appuntamento si conferma il punto di riferimento per il comparto crocieristico del nostro paese con oltre 250 partecipanti attesi da tutta Italia per un' intensa giornata di studio, confronto e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive del settore in Italia. Un' occasione di approfondimento, informazione e networking per chi opera nel comparto (compagnie armatoriali, realtà portuali, associazioni di categoria, tour operator, agenzie di viaggio e molti altri ancora) che renderà il capoluogo siciliano capitale della crocieristica italiana.

Il forum vedrà anche quest' anno in apertura la presentazione da parte di Francesco di Cesare dell' Italian Cruise Watch 2017, il rapporto di ricerca di riferimento sul settore crocieristico in Italia curato da Risposte Turismo, contenente i dati più aggiornati e rilevanti e le previsioni per il futuro del comparto. Rispetto ai dati a consuntivo registrati nel 2016, le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2017, presentate in anteprima in occasione della conferenza stampa di presentazione dell' evento, confermano la contrazione prevista sin dall' inizio dell' anno, evidenziando una riduzione ancor più marcata sia per quanto riguarda il numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) dai porti italiani (-7,8%, per un totale di 10,2 milioni) che per le toccate nave (-11,3%, per un totale di poco superiore a 4.400), a chiusura di un biennio che sembrava poter avviare un nuovo ciclo positivo per la crocieristica nazionale. Tali dati sono il frutto delle stime fornite a Risposte Turismo da oltre 40 porti crocieristici italiani che hanno concentrato nel 2016 il 99,6% del totale nazionale dei crocieristi movimentati e il 96,6% degli accosti. Analizzando nel dettaglio i numeri dei singoli porti, secondo le stime di Risposte Turismo nel 2017 Civitavecchia si confermerà saldamente al primo posto con 2,2 milioni di passeggeri movimentati (-5,4% sul 2016) e 741 toccate

nave (-11%), seguita da Venezia con 1,4 milioni di passeggeri movimentati (-11,4%) e 473 toccate nave (-10,6%) e Napoli con 950 mila passeggeri movimentati (-27,3%) e 350 toccate nave (-29%). Tra i risultati ottenuti dai vari scali si segnala, in un contesto ampiamente caratterizzato dalla presenza di segni meno, l' ottima performance di Cagliari, atteso a fine anno per la prima volta nella top ten dei porti crocieristici nazionali in virtù di 445 mila passeggeri movimentati (+72,3%) e 170 toccate nave (+57,4%). A livello regionale le proiezioni elaborate da Risposte Turismo per il 2017 vedono la Liguria confermarsi per il quarto anno consecutivo regione leader in Italia per numero di passeggeri movimentati nei propri porti, leadership detenuta in virtù di 2,3 milioni di passeggeri movimentati (-5,8% sul 2016) e ben tre porti tra i primi dieci d' Italia; alle sue spalle si posizionano il Lazio (2,2 milioni di passeggeri, -5,4%) e il Veneto (1,4 milioni di passeggeri, -11,4%). La classifica previsionale delle toccate nave, vale a dire il numero di volte in cui le navi fanno scalo nei porti, vedrà il Lazio (stimati 766 approdi nei porti di Civitavecchia, Ponza e Gaeta) e la Liguria (764 approdi negli scali di Genova, Savona, La Spezia, Portofino, Sanremo, Santa Margherita Ligure, Porto Venere, Lerici e Rapallo) contendersi la leadership.

Al terzo posto per numero di accosti la Campania (634 toccate in 7 porti) seguita dalla Sicilia (606 toccate nei porti di Palermo, Messina, Catania, Trapani, Giardini Naxos, Lipari, Milazzo, Siracusa, Porto Empedocle, Licata e Pozzallo), regione che conta il maggior numero di porti crocieristici (11) seguita dalla Liguria (9).

«Le stime di chiusura dell' anno», ha commentato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, «non possono che indurre i decision maker del comparto ad interrogarsi su come riconquistare i volumi di traffico persi. Una strada non semplice, che certamente dovrà contemplare da un lato un recupero di appeal internazionale quanto a destinazioni, itinerari e scali, così da convincere le compagnie a orientare le scelte di deployment a beneficio del nostro paese, e dall' altro uno sforzo in più per conquistare la domanda italiana». (riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO

PASQUALINO MONTI, IL MANAGER PUBBLICO CON LA FACCIA PULITA

Ischitano di nascita, 43 anni, un master in banking and finance, Monti non ha la complessione grigia dei commis di Stato. E mentre attende di guidare il porto di Palermo, pubblica libri con Mondadori per raccontare l'Italia nella palude

di Alfonso Ruffo

Come manager pubblico Pasqualino Monti è certamente sui generis. Concluso il mandato di presidente [redacted] di Civitavecchia e in procinto di essere nominato al vertice di quella di Palermo (cosa che poi è avvenuta), per distendere i nervi o forse per fare un punto della sua esperienza si mette a scrivere un libro che pubblica per Mondadori con l'indicativo titolo di "In mare controvento". Sarà per la giovane età (43 anni), sarà per i suoi natali (Ischia, parenti a Napoli), sarà per gli studi conseguiti (laurea in Scienze statistiche ed economiche alla Sapienza più master in Banking and Finance), Monti mette insieme competenza e simpatia apparendo più simile a un uomo d'affari privato che a un commis di Stato. L'allergia agli sfaccendati che spingono l'Italia verso gli ultimi posti nelle classifiche mondiali dell'efficienza compare in ogni rigo dei suoi scritti e contagia il lettore. Per colpa degli imbrattacarte e degli ignavi che fuggono da ogni responsabilità il Paese è fermo e perde occasioni d'oro.

Eppure basterebbe poco per fare dell'economia del mare uno dei settori trainanti per la ricchezza e l'occupazione del Paese emulando l'opulenta Germania. Basterebbe soltanto convincersi, con Pietro Metastasio, che "La vita si misura dalle opere e non dai giorni". Tutt'altro, insomma, delle Enormi strutture costruite per caso, scandalosamente sbagliate, progettate e realizzate per mercati che non esistevano, palesemente clientelari, che rappresentano una buona parte delle realizzazioni nostrane.

L'AUTORE
ALFONSO RUFFO

Come se l'obiettivo fosse la semplice costruzione del manufatto e non la sua gestione. Che, a questo punto, può essere assegnata a chiunque non essendoci alcuna aspettativa di buon funzionamento. I cattivi esempi sono tanti (il volume è molto istruttivo) e si aggiungono alle occasioni perdute. Per dirla con Mark Twain: "Tra vent'anni non saremo delusi (solo) dalle cose che abbiamo fatto ma (anche) da quelle che non avremo fatto". Tra scelte sbagliate e scelte mancate, insomma, l'Italia marittima sta annullando la sua centralità geografica facendosi imporre dagli scaltri governi del Nord Europa una fitta serie di regole concepite per il loro successo e il nostro fallimento. Una situazione della quale siamo spesso complici inconsapevoli ma non per questo meno colpevoli.

È duro fallire – insegna Theodore Roosevelt – ma è ancora peggio non aver cercato di avere successo. Ecco, lo spirito del libro è contenuto in questa formula. Un'incitazione a non dormire sugli allori e a riprendere in mano il destino prima che le possibilità spariscano del tutto e con esse le residue speranze di tornare protagonisti sui mari e anche oltre.

Gazzetta del Sud

Lo scalo operativo tra circa due anni e mezzo

Nuovo porto a Tremestieri Traghettamento e viabilità al centro del confronto

Domenico Bertè Ci vorranno non meno di due anni e mezzo per vedere l' entrata in funzione del nuovo porto di Tremestieri. Al netto degli imprevisti. Un lasso di tempo sufficiente per poter ridisegnare l' operatività del traghettamento in città e con essa la viabilità e, perché no, la vocazione stessa di Messina.
Guardando al 2020, si scopre una serie di coincidenze che impongono sin da ora riflessioni e programmazione. L' apertura del porto a Tremestieri, avverrà, mese più mese meno, contemporaneamente alla fine dei lavori della via don Blasco e alla scadenza dell' ultima proroga della concessione della Rada S. Francesco. E questo apre il tema sul futuro del traffico leggero in città. Con la Rada chiusa, da dove si traghetterà per andare in Calabria? I mezzi pesanti sono tutti destinati a Tremestieri, dove saranno ospitate anche le "autostrade del mare" che oggi sono al molo Norimberga. Ma a sud, dovrebbero andare anche le auto destinate a Villa San Giovanni? Il primo giro d' orizzonte porta a pensare che possa non essere questa la soluzione. Il Comune e l' Autorità portuale la pensano allo stesso modo e vedono nella valorizzazione del porto storico la via preferenziale, pur se non esclusiva. «Immaginiamo l' utilizzo degli spazi lasciati liberi al molo Norimberga - dice l' assessore comunale alla Mobilità Gaetano Cacciola - per il traghettamento leggero. I tempi di percorrenza resterebbero simili agli attuali e tutta l' area potrebbe diventare un hub di valore assoluto se integrato con il traffico ferroviario e quello dei bus locali e non. Siamo pronti ad un confronto anche con l' autorità portuale per tutte le valutazioni del caso». Ma questa soluzione non può prescindere dal completamento della nuova via don Blasco che alleggerirebbe il carico di auto che altrimenti sempre per le vie del centro dovrebbero passare. Una via preferenziale che smaltirebbe anche su viale Europa e su viale Gazzi le migliaia di auto ogni giorno in transito.
La stessa soluzione la ipotizza l' Autorità portuale che con la Capitaneria ha l' ultima parola sulla questione. «Lo spazio acqueo, gli approdi, le infrastrutture che ci sono al porto storico - dice il commissario Nino De Simone - sono sufficienti a gestire i traghettamenti che oggi avvengono alla Rada S. Francesco. In caso di traffico straordinario, ovviamente, ci sarebbe anche la disponibilità del porto a sud, da dove però l' interfaccia naturale diventerebbe Reggio Calabria. Ma nel progetto attuale del porto

non ci sono alcune strutture a terra che sarebbero essenziali per portare tutto il traffico a Tremestieri». In ogni caso dal nuovo scalo a Villa si disegnerebbe una rotta assai più lunga. Si passerebbe, compresa la rotatoria nello Stretto (ma potrebbe essere rivista questa disposizione di sicurezza dopo la nascita del nuovo porto), dalle 5 miglia attuali per raggiungere da Rada alle 12 con conseguente innalzamento, proporzionale, dei costi.
È anche vero che la soluzione che prevede il traghettamento di tutte le auto dal porto storico non sarebbe in linea con l' ultima stesura del Piano regolatore del porto. I cui dati, però, risalgono al 2007 e che guardava ad un trasferimento in toto del traffico a Tremestieri, con il Norimberga come riserva.
«Alla via don Blasco, che potrebbe assorbire il traffico da e per i traghetti - aggiunge De Simone - si potrebbe aggiungere anche la via del Mare. Si tratta del completamento, per 25 milioni di euro, della linea viaria che porta sino a Tremestieri.
Entro la fine del mese l' Autorità portuale deve presentare al ministero dei Trasporti, quei progetti, anche solo preliminari, che abbiano un valore strategico in chiave portuale. E ciò rientra a pieno titolo in questa tipologia. Il Ministero ha due miliardi a disposizione. Incontrerò presto l' Amministrazione di Messina per vagliare tale possibilità. Sarebbe un' opera che finanzieremmo noi e di cui beneficerebbe tutta la città».

Cronoprogramma

Primo step: il progetto esecutivo

Lunedì scorso, nella sala Giunta di Palazzo Zanca, è stato sottoscritto il contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo a sud della città. Il quadro adesso è completo: l' Autorità portuale gestirà il nuovo porto, che una volta ultimati gli interventi della Nuova Coedmar tornerà in possesso pieno delle superfici. La ditta dovrà consegnare all' amministrazione comunale di Messina i l progetto esecutivo validato, successivamente sarà possibile inaugurare il vero e proprio avvio degli interventi. I tempi previsti per la realizzazione dell' opera sono fissati in diciotto mesi dalla consegna dei lavori, poco meno di tre anni se si considerano anche i tempi amministrativi per collaudi e approvazioni.

Quotidiano di Sicilia

Firmato il contratto tra Comune e Codemar, l' impresa che dovrà realizzare gli interventi previsti

Per il nuovo porto di Tremestieri l' obiettivo è già fissato nel 2020

Secondo il cronoprogramma i lavori dovrebbero partire già alla fine dell' anno

MESSINA - Estate 2020, centro città libero dai tir, rada San Francesco senza traghetti, restituita alla sua vocazione, fine delle lunghe file che incrociano il traffico, abbattimento dell' inquinamento. Un immagine che sembra meno utopistica dopo la firma del contratto con la Nuova Coedmar di Chioggia, l' impresa che dovrà realizzare la piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale. Questo passaggio si è potuto effettuare dopo la disponibilità dell' intero finanziamento di 72 milioni di euro, a cui si è arrivati solo la scorsa estate, con il decreto di 16 milioni firmato dalla Regione Sicilia. Avere l' intera somma era stata la condizione chiesta dai vertici della Nuova Coed mar per formalizzare l' impegno.

Per il sindaco Renato Accorinti, il nuovo porto segna la fine di 50 anni di schiavitù dai mezzi pesanti e migliorerà i collegamenti via mare candidandosi a una quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo e sviluppando un nuovo segmento dell' economia cittadina. "L' avvio dei lavori a Tremestieri - ha detto il primo cittadino - era il principale obiettivo del mio programma ed è stato portato a termine".

Fondamentale, in questo percorso complicato, è stata la collaborazione tra le varie istituzioni, come ha sottoli neato l' assessore Sergio De Cola. Un apporto decisivo, e non solo economico, è stato dato tra gli altri dall' Autorità portuale, che continuerà ad avere un ruolo importante nella realizzazione dell' opera anche se la stazione appaltante resta il Comune, che designerà anche il nuovo Rup dopo le dimissioni di Francesco Di Sarcina. "Restiamo gli attori principali - ha detto Antonino De Simone, commissario dell' Authority perché la competenza dell' area è nostra. Abbiamo operato relazionandoci con Regione e Genio civile, seguendo tutti i passaggi te+ùcnici, e avremo una competenza amministrativa in collaborazione con i Dipartimenti del Co mune, con cui abbiamo a questo proposito siglato un accordo. Un modo per semplificare il sistema di rendicontazione, essendoci diverse tipologie di finanziamento".

La responsabilità politica e procedurale della realizzazione dell' opera sarà comunque di Palazzo

Zanca, dove viene auspicato che la burocrazia, non metta ancora ostacoli a un percorso iniziato nel 2012, quando l' appalto venne aggiudicato alla Sigenco. L' impresa avrà 75 giorni per presentare il progetto esecutivo, ma Orianna Boscolo, direttore tecnico Coedmar, ha assicurato che esso sarà consegnato entro un mese. In 45 giorni, poi, l' elaborato dovrà essere approvato dal Rup dopo avere acquisito i pareri dei vari uffici, passaggio che potrebbe non essere una formalità, specie per quanto riguarda il Genio civile. Ci sono infatti una serie di prescrizioni che l' ingegnere capo Leonardo Santoro aveva segnalato già nel definitivo, di cui il progetto esecutivo dovrà tenere conto per avere il via libera.
Se i tempi saranno rispettati i lavori potrebbero cominciare a fine anno, ma intanto con la consegna delle aree, avvenuta contestualmente alla sigla del contratto, la Coedemar, che aspetta pazientemente da quattro anni, potrà predisporre i cantieri. Per l' esecuzione dei lavori ci vorranno 19 mesi e altri nove per i collaudi e la messa in esercizio, comprese le prove di navigazione.
L' impresa avrà le sue maestranze specializzate da impiegare, ma i vertici aziendali hanno assicurato che sarà utilizzata anche manodopera locale, un centinaio di persone, compreso l' indotto.
Il nuovo porto avrà sette approdi per navi traghetto, due dei quali potranno essere utilizzati per una nave ro -ro con piazzali di sosta da 30mila metri quadri che potranno ospitare fino a 450 tir e 600 automobili in attesa di imbarco. Ci sarà un dragaggio di 770mila metri cubi di sabbia che verranno utilizzati per il ripascimento di tre chilometri di costa. È prevista anche la regimazione di quattro torrenti, oltre a due trappole per le sabbie, una a sud e una a nord, che consentiranno il dragaggio anticipato dei sedimenti accumulati.

CANTIERI Firmato il progetto da 72 milioni per il porto di Tremestieri

"E' un momento importante per la città di Messina e anche per me che da anni mi batto contro il passaggio dei tir in città: con questa firma si da il via al progetto per il completamento del porto di Tremestieri che quando sarà operativo permetterà alla città di liberarsi dai mezzi pesanti che transiteranno direttamente dalle navi subito con un collegamento in autostrada senza passare nel centro città". Con queste parole il sindaco di Messina Renato Accorinti ha benedetto, partecipando alla conferenza stampa, la firma del contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale. Per il primo cittadino "la firma di questo contratto consente l' apertura di un cantiere da 72 milioni di euro, che potrà finalmente e definitivamente liberare dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città, migliorerà i collegamenti via mare candidandosi seriamente ad una quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo e sviluppando un nuovo segmento dell' economia cittadina. Il traffico pesante non è uno dei problemi di Messina, ma è il vero grande problema.
Realizzare il porto di Tremestieri vuol significa anche restituire ai cittadini la possibilità di usufruire della rada San Francesco avviando un percorso di recupero delle aree centrali". Tra un mese sarà pronto progetto definitivo e i lavori dureranno 2 anni e 4 mesi.

Seimila barche e megayacht numeri in crescita costante

Il vicesindaco Marini: «Con la gestione della Cosimo De Medici il porto sta dando risultati. Ora investiamo centomila euro per migliorarlo»

di Antonella Danesi

PORTOFERRAIO

Numeri in crescita quelli della Darsena medicea di Portoferraio, che mostrano un costante trend positivo confermato negli anni. Il riscontro è nelle presenze delle imbarcazioni, sia quelle medio piccole che i mega yacht, che ogni anno scelgono l'attracco portoferraiese secondo quanto risulta dai report di fine stagione fatta dal vicesindaco Portoferraiese, **Roberto Marini** insieme alla Cosimo De Medici che gestisce l'approdo. «Siamo soddisfatti dei risultati che abbiamo raggiunto in questi anni, tutti contraddistinti da un segno positivo». Dal 2013 al 2017 l'aumento in termini di presenze di imbarcazioni è stato di 880 unità. Nel 2013 durante la stagione estiva sono state all'approdo 5.233 imbarcazioni complessivamente, mentre nel 2017 ne sono arrivate 6.133, circa un centinaio in più di piccole imbarcazioni, ed una trentina di megayacht rispetto alla stagione estiva 2016. Questo ha comportato un introito nelle casse della partecipata comunale di 46 mila euro in più rispetto all'anno passato, per un incasso totale di 783 mila euro al 30 di settembre. «Una crescita costante con un aumento complessivo degli incassi che sono il risultato di una scelta tariffaria risultata vincente per le piccole imbarcazioni e che si conferma per quelle più grandi, oltre i 20 metri di lunghezza». Incrementi importanti che danno un più ampio respiro all'economia del territorio «con un nuovo impulso a quella parte di tessuto economico come le attività di ristorazione e di somministrazione che non avevano da anni questa richiesta». I posti barca dell'approdo sono 70 e la Cosimo de Medici durante la stagione ha dovuto mandare indietro imbarcazioni che chiedevano l'attracco i posti erano tutti occupati. «La nostra darsena – conviene Marini – ha un potenziale enorme ma viene sfruttata al 60% perché il resto è destinato ad altri usi e non ad approdo turistico. La nostra speranza è che in futuro si possa sfruttare maggiormente questo suo potenziale». Accoglienza e assistenza alle imbarcazioni vuol dire anche lavorare sull'immagine che la città offre agli ospiti ed uno dei punti centrali è il miglioramento dei servizi, come la raccolta dei rifiuti che quest'anno è stata fatta barca per barca per evitare antiestetici abbandoni sulla banchina. «Con questo servizio abbiamo contribuito a dare un'immagine positiva a chi ha scelto di venire a Portoferraio. La nostra darsena è stata sempre pulita e libera dai rifiuti». Ma questi risultati non sono considerato dalla partecipata né dall'amministrazione comunale come un punto di arrivo quanto di partenza, per migliorare ancora di più. Infatti sono previsti nuovi lavori a mare che saranno effettuati in autunno e, per un costo di 100 mila euro, riguardano la sostituzione dei mezzi di ormeggio a mare (catenarie e corpi morti). «Un lavoro importante che aumenta la qualità e la sicurezza della nostra darsena e comunque noi siamo aperti ad ogni confronto e suggerimento che possa arrivare dalla cittadinanza, perché l'approdo è di tutta Portoferraio ed è una parte importante visto che anche in inverno assicura introiti». Anche durante i mesi freddi infatti sostano all'approdo alcune imbarcazioni che garantiscono alle casse della partecipata circa 130 mila euro (e non tutti i posti sono occupati perché alcuni rimangono a disposizione dei transiti invernali). «Anche questo è un reddito importante che si aggiunge alla produzione generale complessiva della società. Una parte economica che permette alla Cosimo de Medici di dare lavoro, sia a tempo indeterminato che stagionale (una trentina di persone) con una convenzione con il carcere di Porto Azzurro per l'occupazione anche di detenuti.

La Darsena medicea di Portoferraio

Giornale di Sicilia

Porto di Sant' Agata Militello, nuovo stop ai lavori

L' amministrazione, per scongiurare ulteriori lungaggini, potrebbe anche invitare l' impresa seconda classificata a realizzare l' opera

Da quindici anni la comunità attende il completamento dell' opera finanziata dal governo nazionale con quarantotto milioni di euro. La Cogip adesso potrebbe anche presentare ricorso.

O OO Ancora ostacoli per la costruzione del porto della città, un sogno rimasto irrealizzato da 15 anni. Dopo il recente atto di concessione delle aree del litorale, quando la commissione regionale Infrastrutture si accingeva ad accendere il disco verde all' inizio della costruzione dell' area portuale di contrada "Piana" , ed alla vigilia dell' apertura del cantiere, i lavori di completamento del porto di Sant' Agata Militello non partiranno in quanto la sentenza, pubblicata martedi dal tribunale di Palermo, quint sezione civile specializzata in materia d' impresa, ha ritenuto illegittima la cessione del ramo d' azienda tra l' impresa aggiudicataria dell' appalto, Sigenco di Catania e la Gogip Tre mestieri Etneo che avrebbe dovuto costruire la grande opera marittima. La sentenza della sezione del Tribunale di Palermo, composta dal presidente Caterina Aiello, e dai giudici Claudia Turco e Rachele Manfredi, dichiara nulli dunque sia il contratto di cessione del ramo d' azienda denominato " Grandi Opere Marittime", stipulato il 24 settembre 2012, tra Sigenco e Cogip che la successiva delibera della giunta municipale di Sant' Agata Militello la quale prende atto della variazione dell' impresa incaricata a realizzare l' opera, ed inoltre dichiara inammissibili le proposte fatte dall' impresa Costruzioni Bruno Teodoro, terza classificata alla gara d' appalto per realizzare la grande struttura portuale. Lo scenario che si apre appare molto vario. La sentenza potrebbe essere sottoposta a gravame da parte del Comune, ovvero delle altre parti soccombenti Cogip e Sigenco. Nel frattempo tutto rimarrebbe cosi com' è nell' attesa che si pervenga al giudicato, attesa la natura dichiarativa della sentenza in questione. Il Comune potrebbe procedere con l' annullamento dell' intera gara, esperita nel novembre del 2010, e quindi ricominciare daccapo, anche se in questo caso si dovrebbe fare i conti con i tempi del finanziamento, stanziato al momento del bando, con 42 milioni di euro, più la somma a disposizione di 6 milioni. Comunque, in caso di soccombenza in appello, si porrebbe un problema risarcitorio. Il Comune,

alternativamente, potrebbe fare ricorso all' interpello della seconda classificata nella graduatoria di gara, vale a dire la Società Italiana per Condotte d' Acqua S.p.A., alla quale chiedere se intende subentrare nell' appalto. Si ritiene che solo tale via lascerebbe ancora qualche speranza nella possibilità che si realizzi, finalmente, il "Porto dei Ne brodi", considerato lo stato avanzato del procedimento e lo stato dell' arte. La vicenda del porto si è impantanata dopo la gara pubblica per l' appalto svoltasi il 15 novembre 2010. Tra ricorsi, sentenze e carte bollate, non c' è stata tregua nell' aggrovigliato iter amministrativo iniziato il 26 aprile del 2010 quando era stata avviata la procedura aperta al bando per l' affidamento dell' appalto inte grato per la realizzazione del porto turistico di Sant' Agata Militello. Ad inizio anno il sindaco Carmelo Sottile, il Rup,ingegnere Basilio Ridolfo, erano speranzosi che presto sarebbero stati avviati i lavori del completamento dell' opera, inserita nell' accordo quadro del Ministero Trasporti Infrastrutture nel 2002, finanziata nel 2008 ed appaltata nel novembre 2010. La mancata realizzazione del Porto dei Nebrodi presenta diversi svantaggi per la città, come si è constatato in questa estate quando davanti l' area portuale è arrivato un grande Yacht di 55 metri, "Atlante" battente bandiera britannica che prudentemente è rimasto all' esterno della diga foranea, in quanto in entrata il fondale misura 8/10 metri, ed all' interno sono presenti alcuni pontili ed il campo boe. La progettazione esecutiva dei lavori di completamento delle opere marittime esistenti riguarda la diga foranea con un prolungamento di 450 metri ed il raggiungimento di una lunghezza complessiva di 1150 metri, nonchè la costruzione del molo di sottoflutto di 610 metri e della banchina di riva.

Giornale di Sicilia

IL RILANCIO DEL PORTO È ARRIVATA L' ATTESA SVOLTA NELLA VOCAZIONE DELLO SCALO MARITTIMO: NON PIÙ SOLO COMMERCIALE, MA TURISTICO

Termini diventa tappa delle navi da crociera

La flotta della Variety Cruises approderà con cadenza settimanale e toccherà anche le isole Eolie: è la prima volta

Sul fronte della zona industriale, arriva il no al progetto di frazionamento di alcuni impianti e serbatoi della centrale Enel. Il sindaco Giunta: «Lo sviluppo passerà solo da turismo e cultura» Francesca Giunta OOO Il porto di Termini Imerese diventa metà crocieristica: arriva la prima nave dopo anni di progetti. Sembra quasi un sogno per i cittadini imeresi, ma questa volta è la vera svolta turistica per il porto di Termini Imerese. Una nave da crociera è approdata in città.

Il porto di Termini Imerese non sarà finalmente, soltanto uno scalo commerciale ma anche turistico, in particolare sul versante crocieristico.

Martedì scorso infatti, è approdata per la prima volta nella storia della città una nave da crociera. Si tratta della Variety Voyager, della compagnia di navigazione Variety Cruises. La compagnia marittima toccherà il porto di Termini Imerese con le proprie navi con cadenza settimanale e toccherà anche i porti delle isole Eolie e del Mediterraneo occidentale. La Variety Voyager è lunga 68 metri ed è capace di ospitare 72 passeggeri in 36 cabine.

All' interno è rifinita con con tessuti caldi, ricchi marmi, moquette e legno in radica. All' esterno è dotata di ampi spazi aperti che si affacciano sul mare.

L' imbarcazione è stata costruita nel 2011, può contare su 79 membri di equipaggio, 4 ponti, una larghezza di 11 metri ed una velocità di crociera di 16 nodi.

Anche se i numeri non sono quelli tipici delle grandi navi da crociera l' arrivo della Variety Voyager rappresenta un importantissimo segnale per la crescita del porto di Termini Imerese e lo sviluppo del turismo. Da decenni, infatti, tutti i partiti politici che si sono susseguiti nel tempo, hanno proposto e fatto proprio «il sogno» dei termita ni: far diventare il loro porto come quello palermitano in modo da riequilibrare l' assetto economico di una realtà che per decenni ha potuto contare sulla presenza di grandi realtà industriali che oramai non esistono più.

La Fiat e tutte le aziende dell' indotto erano il fiore all' occhiello di un' industrializzazione che nel territorio contava tantissimo lavoro e sfamava migliaia di famiglie. Proprio a causa della definitiva

chiusura nel 2013 si è capito che oramai non c' era più spazio nell' industria perché era stata bruciata, rasa al suolo e dunque, bisognava cominciare a puntare sulle risorse e le infrastrutture del territorio a fini turistici. Tutto così è partito utilizzando il porto solo per il traffico merci e passeggeri. Oggi, invece arriva la svolta.
Grazie alle interlocuzioni intraprese tra l' amministrazione comunale e l' Autorità Portuale, guidata dal neo presidente Pasqualino Monti, è stato fatto un altro importante passo in avanti in questa direzione, che potrebbe aprire la strada ad un vero e proprio flusso delle navi da crociera da e verso Termini Imerese. rmini Imerese Francesco Giunta.
«Auspicio -dice Giunta- che la posizione strategica del porto venga rivalutata affinchè rientri nei circuiti turistici nazionali e internazionali e che possano emergere nuove opportunità di sviluppo per il sistema portuale di Termini Imerese».
Un' altra svolta nel comparto industriale arriva in merito al frazionamento degli impianti: la giunta comunale dice no al progetto Enel denominato «Project Neptune», deposito costiero centrale Ettore Majorana di Termini Imerese. «Termini sarà una città -afferma il sindaco- di solo svi luppo turistico e culturale». Il progetto prevede il frazionamento dell' area dei Serbatoi della Centrale Enel di Termini Imerese con un utilizzo dei serbatoi e del pontile incentrato sulle attività di stoccaggio e di commercializzazione di carburanti. Lo scorso 27 settembre, nella sala delle adunanze consiliari della sede comunale, a seguito di invito diramato dal presidente del Consi glio Comunale, si è riunita la Giunta Comunale, in seduta ordinaria di prima convocazione per trattare quello della presa d' atto del parere contrario dell' amministrazione comunale al progetto.
«Sin dal nostro insediamento la posizione dell' amministrazione comunale è stata di ferma contrarietà al progetto di Enel - ha continuato il primo cittadino-. Lo scorso 21 luglio, a pochi giorni dalle elezioni con una nota a firma congiunta del sottoscritto e del Dirigente il III Settore, Architetto Nicchitta, si esprimeva parere contrario al frazionamento degli impianti. Con questo atto di indirizzo, approvato dal Consiglio nel corso della seduta dello scorso 27 settembre, si è voluta rimarcare la posizione dell' amministrazione». Il consiglio ha espresso a sua volta parere negativo. Nella nota presentata da Enel la società precisava che «in considerazione del profondo cambiamento in atto nel nostro Paese nel settore della generazione termoelettrica, Enel è impegnata in tutto il territorio nazionale a sviluppare, con un progetto denominato «Futur -e», un nuovo modello industriale basato sulla valorizzazione degli impianti meno efficienti, anche per salvaguardare l' occupazione, ove possibile, la vocazione industriale e produttiva dei siti.
In tale contesto, la centrale di Termini Imerese è - e resta - un impianto di produzione di energia essenziale per il sistema elettrico regionale».(*FGI*)

Anche Rotterdam punta sul blockchain / FOCUS

Rotterdam - Nasce il BlockLab in collaborazione con Comune, E-xact e la banca Abn Amro.

Rotterdam - Il sistema blockchain attira sempre più entusiasmo fra gli operatori dello shipping. Adesso entra in campo un pezzo grosso del settore come **l'Autorità portuale di Rotterdam**, che ha annunciato l'avvio di un progetto sperimentale per l'utilizzo della tecnologia informatica che garantisce alti livelli di riservatezza e sicurezza.