



Dai Porti:

Trieste:

"...il futuro è il porto..." (Ansa)

"...tempo si Open Day..." (Messaggero Marittimo, Ansa)

Venezia:

"...Dallillecito alla criminalità nel mondo del trasporto..."

(Seareporter)

Genova:

"...caccia aperta agli investitori cinesi..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...torna il tunnel sotto il porto..." (The Medi Telegraph)

"...Ente Bacini..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...il deposito di LNG entra nella fase operativa..." (Ansa)

Livorno:

"...Conferenza dei servizi..." (L'Informatore Navale)

"...il problema dell'accesso ai varchi..." (Messaggero Marittimo)

"...tecnologie green nel sistema dsi porti e logistica..." (Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...il nuovo Cruise Terminal..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...arrivano sempre più turisti..." (Ferpress)

Brindisi:

"...collaudi binari in banchina..." (NewSpam)

Cagliari:

"...la nuova sfida è il gas naturale..." (Ansa)

Messina:

"...Zona Falcata..." (Ilcittadinodimessina.it, Gazzetta del Sud)

"...non c'è futuro senza infrastrutture..."

(Gazzetta del Sud, Siracusa News)

"...Zone Economiche Speciali..."

(Gazzetta del Sud, Ferpress, Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Accordora adsp e CIPNES..." (Informare)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Speciale:

- **Transport Logistic China 2018**

Porti: D'Agostino (Trieste), il futuro non è "il porto"

Incontro per 40 anni Area ricerca, serve territorio competitivo

(ANSA) - TRIESTE, 25 MAG - "Il futuro del porto non è 'il porto', perché siamo in forte competizione con chi fa queste cose meglio di noi. Stiamo invece cercando di creare un territorio che sia competitivo". Lo ha affermato oggi a Trieste il presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, intervenendo alla tavola rotonda per i 40 anni dell'Area di ricerca.

"Il presidente di un porto - ha spiegato D'Agostino - è presidente di un sistema, per cui non è solo un vertice di un ente pubblico che sovrintende a un'infrastruttura tipica.

L'intenzione nostra è stata quella di dire che il porto è qualcosa di più, e Trieste ha declinato al meglio questa assunzione". Ricordando i recenti investimenti stranieri e le nuove attività produttive, legate anche all'intesa con l'Area di ricerca, D'Agostino ha sottolineato che il territorio "continuamente deve rigenerare idee e rimettersi in discussione; la tecnologia e la digitalizzazione sono elementi, ma stravolgere i concetti è importante. C'è bisogno di un territorio preparato per questo. A Trieste stiamo cercando di creare un contesto con le nostre risorse e poi aprirci, dicendo al mondo che siamo sul mare, c'è logistica, c'è la tecnologia, territorio, innovazione e investimenti".

Porto di Trieste: tempo di Open Day

Torna la giornata a “porte aperte” per tutti i cittadini

TRIESTE – Torna anche per il 2018 l'evento aperto a tutta la cittadinanza per far conoscere da vicino il motore dell'economia e del lavoro del territorio.

Organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale insieme a tutte le associazioni di categoria, gli operatori e la comunità portuale, l'Open Day è previsto quest'anno domenica 27 maggio.

Con otto turni di partenza (9, 10, 11, 12, 14, 15, 16 e 17) dalla Torre del Lloyd, l'Open Day si articolerà in varie tappe. Dopo una presentazione generale, prevista nella Sala Rossa, si proseguirà in pullman attraverso il Porto Nuovo: Terminal container (Trieste Marine Terminal SpA), Silocaf (Pacorini Silocaf Srl), Terminal multimodale (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA), Terminal Ro-Ro (Samer Seaports & Terminal Srl), Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) e Piattaforma Logistica per concludere con il Canale Navigabile (Wartsila Italia SpA, magazzini Frigomar Srl e altre aziende).

Grazie all'Open Day, i visitatori potranno così osservare i terminal principali, conoscere i luoghi del carico e scarico delle navi e dei traghetti, scoprire tante notizie sulle merci in transito, su cosa contengono i container e dove sono diretti. Vedranno poi come il porto di Trieste abbia una vocazione ferroviaria con ogni banchina servita dai binari, scopriranno come lo scalo sia strettamente collegato alla produzione industriale e manifatturiera. Si potrà inoltre entrare in alcuni magazzini dove farsi avvolgere dall'intenso aroma dei chicchi di caffè, accedere alle celle frigorifere e scoprire come si conservano le merci. L'evento ha anche lo scopo di valorizzare chi ogni giorno lavora nei terminal, dando l'opportunità agli operatori di raccontarsi e di mostrare quali sono le loro professioni e di cosa si occupano nel dettaglio.

Per motivi di sicurezza, ciascun partecipante potrà effettuare la visita solamente esibendo il documento di identità in corso di validità di cui si sono forniti gli estremi all'atto dell'iscrizione, prima di salire sul pullman.

Porti: Trieste, anteprima Open day per 'instagrammer'

Visite alle attività del Porto Nuovo per conoscere lo scalo da vicino

(ANSA) - TRIESTE, 26 MAG - Una quarantina di "Instagrammer", gli appassionati del social network che permette la condivisione di immagini e brevi video, hanno sperimentato oggi in anteprima l'"Open Day" al Porto di Trieste, l'iniziativa di "porte aperte" per permettere alla città di conoscere da vicino lo scalo giuliano e le sue attività produttive.

Organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale insieme alle associazioni di categoria, gli operatori e la comunità portuale, l'evento si terrà domani, aperto al pubblico, e si terrà in otto turni di visita, con partenza dalla Torre del Lloyd, sede dell'Authority.

Gli 'influencer' sono stati accompagnati e hanno ritratto numerose attività del Porto Nuovo dal Terminal container di Trieste Marine Terminal, che movimentata 8.600 treni e capace di 550 mila Teu all'anno, al magazzino del caffè Silocaf della Pacorini; dal Terminal multimodale EMT a quello Ro-Ro Samer e la Piattaforma Logistica in costruzione.

Al Port of Venice : “ Dall’illecito alla criminalità nel mondo del trasporto” Massimo Bernardo: “ Si reintroduca la cultura della legalità “



Si terrà martedì 29 maggio all'hotel Bologna West Bestern di Mestre con inizio alle 17.30 il meeting organizzato dall'International Propeller Club Port of Venice dal tema “ Dall’illecito alla criminalità nel mondo del trasporto”. Argomento di grande attualità che spazierà dalle tematiche relative al fisco, all’ambiente, all’immigrazione, al riciclaggio, ai cybercrimini, al contrabbando ecc. ecc. “ Le interazioni tra gruppi di criminalità organizzata, impresa e politica nel Veneto si strutturano in forme del tutto peculiari e dipendono fortemente da pratiche imprenditoriali diffuse. In questa prospettiva, le mafie divengono un utile punto di osservazione per inquadrare le più ampie trasformazioni che hanno investito l’universo economico e politico locale nel corso della lunga crisi economica degli ultimi anni – anticipa uno dei relatori, il giornalista e coautore con Antonio Vesco di “ Mafie, impresa e politica in Veneto” (Donizzelli editore) Gianni Belloni. “ Per questo l’operato dei gruppi mafiosi presenti in Veneto ha rappresentato un vero e proprio fenomeno *rilevatore*, una lente che deforma e ingrandisce i caratteri dell’economia, della politica e della società locale segnalando, in controluce, alcuni importanti cambiamenti avvenuti in questo territorio “ .

“ L’economia criminale ed illegale – anticipa il presidente del Port of Venice Massimo Bernardo – secondo un recentissimo studio del S.R.M. (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) – si stima sia pari al 3,4% del P.I.L , circa 56 MLD . La conoscenza ed il rispetto della legge, la certezza del diritto ed ovviamente della pena sono dunque veri e propri valori che vanno insegnati, diffusi ed applicati nella cultura della legalità operando una grande svolta culturale ed economica per dare al nostro Paese maggiore competitività economica e , quindi, più concrete possibilità di sviluppo”.

In questo contesto il Port of Venice avrà come relatori , oltre al giornalista Gianni Belloni , autorevoli rappresentanti tra i quali il ten.Col. Amos Bolis della Guardia di Finanza di Venezia : “ Un settore complesso come quello del trasporto deve necessariamente utilizzare le migliori esperienze professionali comuni a tutti gli interlocutori della Pubblica Amministrazione e della Giustizia in genere per consentire uno svolgimento di attività trasparente , pianificabile e senza alcun tipo di imprevisto imprenditoriale” anticipa l’ufficiale , il dr. Pasquale Marotta della Direzione Interregionale delle Dogane di Veneto e Friuli Venezia Giulia, il dr. Giannandrea Todesco Direttore Programmazione e Finanza dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Settentrionale: “ Il mondo pubblico e quindi anche le Autorità di Sistema sono state pesantemente coinvolte in processi di riorganizzazione nella logica dell’anticorruzione e nella trasparenza, due aspetti convergenti nel tema della legalità e del rispetto delle regole e visibilità-verificabilità dell’azione in seno alla “casa di vetro” che dovrebbe essere per l’utenza la Pubblica Amministrazione” ; l’avv. Davide Canapa su “Cyber crime nello shipping – un problema in evoluzione” Le difese contro gli attacchi informatici si dividono in due ampie categorie: basate sul personale e basate sul design/costruttive. Le difese basate sul personale sono generalmente più facili da implementare, a meno che le difese informatiche non possano essere incorporate nel momento della costruzione. Il concetto di fondo è che più difese di entrambe le categorie dovrebbero essere schierate per offrire una difesa approfondita; non esiste, tuttavia, ad oggi, un’unica soluzione al problema derivante dalla possibilità di essere soggetti ad attacchi di hacker o ad altre intrusioni illecite nei propri sistemi” .

Il secolo XIX

Genova, caccia aperta agli investitori cinesi

Terminal portuali e trasporto merci su rotaia: contatti già avviati, anche le Ferrovie in campo

GENOVA. Le Ferrovie investono sulla Via della Seta e scommettono su Genova. O almeno ci provano.

L'interesse per un terminal nello scalo del capoluogo ligure è noto: in un'intervista al Secolo XIX/The MediTelegraph, Marco Gosso, l'ad di Mercitalia, la divisione cargo del gruppo Ferrovie, aveva annunciato la volontà di investire anche sulle banchine. Ora a dare man forte al progetto, sono arrivati anche due alleati: l'Autorità di sistema portuale guidata da Paolo Signorini e la Struttura di missione del ministero delle Infrastrutture e trasporti. C'è la convinzione che i traffici dalla Cina raggiungeranno soprattutto il Tirreno e che il porto di Genova sarà la banchina più adatta su cui investire: non tanto per i container che arriveranno direttamente dall'Asia (potrebbero valere sino a 2 milioni di teu), quanto per perché il Tirreno sembra essere l'alternativa preferita ai porti del Nord Europa, soprattutto quando sarà completato il Terzo valico.

Nelle scorse settimane si sono intensificati anche gli incontri, con un occhio particolare alla politica estera.

L'operazione punta ad un'alleanza tra le Ferrovie italiane e un operatore cinese per gestire banchina e trasporto delle merci su

ferrovia. Così il progetto è stato presentato alla Farnesina e all'Ambasciata italiana in Cina; anche il sindaco di Genova Marco Bucci, in attesa di incontrare l'ambasciatore cinese in Italia, sarebbe stato coinvolto.

Tutto è pronto, o quasi, per il viaggio a Pechino dei vertici di ferrovie, con Renato Mazzoncini e lo stesso Gosso pronti a volare in Asia. Ma l'operazione deve avere il via libera dal nuovo ministro, e non è solo un fatto di cortesia istituzionale. Il progetto nel frattempo sta andando avanti: Cosco, il colosso dello shipping cinese, sarebbe il nome sull'agenda.

Nell'operazione potrebbero essere coinvolti anche fondi stranieri e più di uno avrebbe dimostrato disponibilità. Per passare alla fase concreta servirà però altro tempo e bisogna ancora scegliere il luogo dello sbarco: a Sampierdarena, magari entrando in società con un terminalista. Oppure a Pra: il Vte fa gola a tutti, ma una trattativa con Psa sarebbe più complessa che con i genovesi, anche se Pechino e Singapore hanno un ottimo dialogo soprattutto sui porti.

Confermano diverse fonti che il ruolo dei cinesi si è fatto fondamentale, dopo che Msc ha lasciato

- segue

cadere il progetto.

L'operazione era stata presentata a Genova lo scorso dicembre in occasione di un incontro fra Graziano Delrio e Gianluigi Aponte: una joint venture Msc - Mercitalia era tra i punti da realizzare, ma poi è tutto caduto.

I porti e l'Europa Gli scali italiani ora «sono ad un bivio: o diventare, anche per il diritto europeo, vere e proprie autorità pubbliche centralizzate. Oppure ritornare a come erano stati pensati dalla legge 84/94 magari con una governance diversa».

Maurizio Maresca fa parte del pool del ministero delle Infrastrutture e trasporti che sta dialogando con la Commissione europea per evitare che Bruxelles intimi ai porti italiani il pagamento delle tasse: «La lettera - spiega il professore - è pericolosa anche per un altro fattore: perché equipara i trasferimenti da Roma alle Authority ad aiuti di Stato che devono essere quindi notificati ed autorizzati». La trattativa «va avanti con leale collaborazione con i funzionari».

Ma ora il governo dovrà esprimere un indirizzo: «L'Europa ci sta fornendo l'opportunità di precisare il modello di governance dei porti. Non c'è dubbio che se le autorità portuali sono protagoniste di un mercato impostato sulla concorrenza fra i porti e usano i proventi delle concessioni per finanziare la loro competitività, potrebbero essere in astratto considerate imprese anche se per il diritto interno sono enti pubblici non economici. Il punto è quindi declinare bene l'autonomia delle Authority». Il confronto con la Commissione durerà ancora a lungo: «Serviranno mesi, si potrebbe finire anche alla fine dell'anno».

SIMONE GALLOTTI

The Medi Telegraph

Genova confida nelle Ferrovie per conquistare la

Cina / RETROSCENA

Genova - Le Ferrovie investono sulla Via della Seta e scommettono su Genova. O almeno ci provano.

Genova - Le Ferrovie investono sulla Via della Seta e scommettono su Genova. O almeno ci provano. L'interesse per un terminal nello scalo del capoluogo ligure è noto: in [un'intervista al Secolo XIX/The MediTelegraph](#), **Marco Gosso, l'ad di Mercitalia**, la divisione cargo del gruppo Ferrovie, aveva annunciato la volontà di investire anche sulle banchine. Ora a dare man forte al progetto, sono arrivati anche due alleati: l'Autorità di sistema portuale guidata da Paolo Signorini e la Struttura di missione del ministero delle Infrastrutture e trasporti. C'è la convinzione che i traffici dalla Cina raggiungeranno soprattutto il Tirreno e che il porto di Genova sarà la banchina più adatta su cui investire: **non tanto per i container che arriveranno direttamente dall'Asia** (potrebbero valere sino a 2 milioni di teu), quanto perché il Tirreno sembra essere l'alternativa preferita ai porti del Nord Europa, soprattutto quando sarà completato il Terzo valico.

Nelle scorse settimane si sono intensificati anche gli incontri, con un occhio particolare alla politica estera. L'operazione punta ad un'alleanza tra le Ferrovie italiane e un operatore cinese per gestire banchina e trasporto delle merci su ferrovia. Così il progetto è stato presentato alla Farnesina e all'Ambasciata italiana in Cina; **anche il sindaco di Genova Marco Bucci**, in attesa di incontrare l'ambasciatore cinese in Italia, sarebbe stato coinvolto. Tutto è pronto, o quasi, per il viaggio a Pechino dei vertici di ferrovie, **con Renato Mazzoncini e lo stesso Gosso pronti a volare in Asia**. Ma l'operazione deve avere il via libera dal nuovo ministro, e non è solo un fatto di cortesia istituzionale. Il progetto nel frattempo sta andando avanti: Cosco, il colosso dello shipping cinese, sarebbe il nome sull'agenda. Nell'operazione potrebbero essere coinvolti anche fondi stranieri e più di uno avrebbe dimostrato disponibilità. Per passare alla fase concreta servirà però altro tempo e bisogna ancora scegliere il luogo dello sbarco: a Sampierdarena, magari entrando in società con un terminalista. Oppure a Pra': il Vte fa gola a tutti, ma una trattativa con Psa sarebbe più complessa che con i genovesi, anche se Pechino e Singapore hanno un ottimo dialogo soprattutto sui porti. Confermano diverse fonti che il ruolo dei cinesi si è fatto fondamentale, dopo che Msc ha lasciato cadere il progetto. L'operazione era stata presentata a Genova lo scorso dicembre in occasione di un incontro fra Graziano Delrio e Gianluigi Aponte: **una joint venture Msc - Mercitalia era tra i punti da realizzare, ma poi è tutto caduto**.

The Medi Telegraph

I porti e l'Europa

Gli scali italiani ora «sono ad un bivio: o diventare, anche per il diritto europeo, vere e proprie autorità pubbliche centralizzate. Oppure ritornare a come erano stati pensati dalla legge 84/94 magari con una governance diversa». Maurizio Maresca fa parte del pool del ministero delle Infrastrutture e trasporti che sta dialogando con la Commissione europea per evitare che Bruxelles intimi ai porti italiani il pagamento delle tasse: «La lettera – spiega il professore – è pericolosa anche per un altro fattore: perché equipara i trasferimenti da Roma alle Authority ad aiuti di Stato che devono essere quindi notificati ed autorizzati». La trattativa «va avanti con leale collaborazione con i funzionari». Ma ora il governo dovrà esprimere un indirizzo: «L'Europa ci sta fornendo l'opportunità di precisare il modello di governance dei porti. Non c'è dubbio che se le autorità portuali sono protagoniste di un mercato impostato sulla concorrenza fra i porti e usano i proventi delle concessioni per finanziare la loro competitività, potrebbero essere in astratto considerate imprese anche se per il diritto interno sono enti pubblici non economici. Il punto è quindi declinare bene l'autonomia delle Authority». **Il confronto con la Commissione** durerà ancora a lungo: «Serviranno mesi, si potrebbe finire anche alla fine dell'anno».

I cinesi e il porto «da pazzi» in Myanmar

Genova - Pechino sta realizzando il nuovo porto che per il governo locale è strategico, ma la valutazione (in totale 10 miliardi di dollari) è ritenuta dagli stessi consiglieri dell'esecutivo malese «assolutamente folle».

Genova - Sette miliardi e mezzo di dollari. E non si riesce nemmeno a comprarlo tutto. I cinesi di Citic hanno fornito una valutazione «da pazzi» del 75% del **terminal di Kyaukpyu** in Myanmar. Pechino sta realizzando il nuovo porto che per il governo locale è strategico, ma la valutazione (in totale 10 miliardi di dollari) è ritenuta dagli stessi consiglieri dell'esecutivo malese «assolutamente folle». Il governo dovrebbe entrare in società, con il 25% delle quote, ma l'esborso viene ritenuto «da folli». Il canale di Panama è costato poco oltre i 5 miliardi.
«Perché un porto dovrebbe costare quasi il doppio?». **China Exim Bank** si è offerta di prestare il soldi (2,5 miliardi) al governo con una mossa più politica che economica.

Genova, con la Gronda torna il tunnel sotto il porto

Genova - Il tunnel sotto il porto potrebbe diventare realtà. Il progetto, del quale si parla ormai da anni, secondo quanto risulta al **Secolo XIX** è infatti al centro di un dialogo serrato tra Comune, Regione e Autostrade con la società guidata da Castellucci che avrebbe già la sua disponibilità

Genova - Il tunnel sotto il porto potrebbe diventare realtà. Il progetto, del quale si parla ormai da anni, secondo quanto risulta al *Secolo XIX* è infatti al centro di un dialogo serrato tra Comune, Regione e Autostrade con la società guidata da Castellucci che avrebbe già la sua disponibilità.

La costruzione del tunnel si inserirebbe all'interno del più ampio piano di realizzazione della Gronda autostradale di Ponente e verrebbe considerata come "opera aggiuntiva" in quanto funzionale al miglior espletamento della stessa Gronda.

PROGETTO E COSTI

Il tunnel dovrebbe scorrere sotto il Porto antico per collegare la zona di San Benigno con quella della Foce, **nei pressi della Fiera**. L'opera - se realizzata e alla lunga - potrebbe persino sostituire la Sopraelevata che potrebbe anche essere almeno parzialmente smantellata liberando aree sul *waterfront*. Per realizzare il tunnel - la cui costruzione rivoluzionerebbe l'intera viabilità offrendo una nuova strada da percorrere ai mezzi che circolano in città - sarebbe necessario un investimento complessivo di circa 800 milioni di euro.

ITER GIÀ AVVIATO

Oggi l'amministratore delegato di Autostrade, Giovanni Castellucci, sarà a Genova per confermare che i lavori di costruzione della Gronda partiranno entro fine 2018. **Un progetto da quasi cinque miliardi di euro i cui fondi sono stati sbloccati lo scorso mese dall'Unione europea.** Qui si inserisce il progetto del tunnel sotto il porto: secondo la direttiva europea 2014/23 approvata dal Parlamento Ue, i singoli governi nazionali possono proporre di inserire "opere aggiuntive" ai progetti per cui il Parlamento ha già stanziato fondi a patto che siano funzionali al miglior espletamento dei progetti stessi.

Nel caso del tunnel genovese dovrebbero essere quindi Comune e Regione, ambedue guidate dal centrodestra, a convincere Roma affinché sottoponga la realizzazione dell'infrastruttura sotto il porto al vaglio dell'Unione

- segue

europea. Una volta ottenuto il via libera dall'Ue - consenso che eviterebbe la necessità di effettuare un bando di gara - la società Autostrade potrebbe farsi carico del progetto che verrebbe interamente coperto dalle entrate che la stessa Autostrade per l'Italia incassa dai pedaggi sull'intera rete autostradale nazionale.

PROGRAMMA INIZIALE

Del tunnel sotto al porto si parla a Genova ormai da più di quindici anni. Nel settembre del 2008 venne persino presentato dall'allora sindaco Marta Vincenzi un progetto piuttosto dettagliato per la realizzazione dell'opera. **Secondo gli studi di ormai 10 anni fa**, il tunnel partirebbe da ponente alle spalle della Lanterna, nella zona di San Benigno, per poi sbucare in superficie - a levante - alla fine di Calata Gadda.

Il tunnel avrebbe dovuto avere tre corsie per senso di marcia. Tra le varie ipotesi, era stato anche proposto di far pagare ai mezzi un pedaggio automatico, con telecamere che individuassero le targhe delle auto e che mettessero direttamente sul conto prepagato o sui costi del telefonino dell'utente la tariffa da pagare per aver utilizzato il tunnel. I promotori, al tempo, avevano anche studiato i livelli di traffico a seconda del pedaggio, previsto da un minimo di 0,50 a un massimo di 2 euro.

Il Secolo XIX

Ente Bacini, il tribunale annulla la gara

Pubblicato soltanto il dispositivo, l' Autorità di sistema portuale è in attesa delle motivazioni

GENOVA. Il tribunale amministrativo della Liguria ha annullato il bando dell' Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale per la privatizzazione di Ente bacini. In risposta al bando, alla scadenza dello scorso 21 maggio, era arrivata soltanto un' offerta da parte della cordata fra Fincantieri, San Giorgio al porto e Amico. Adesso tutto viene rimesso in discussione.

Per avere maggiori dettagli sulle conseguenze occorrerà attendere le motivazioni della sentenza, di cui il presidente della seconda sezione del Tar, Roberto Pupilella, ha pronunciato finora soltanto il dispositivo. Il ricorso era stato presentato dall' azienda navale E. Polipodio. E' stato invece respinto dal giudice un altro ricorso contro lo stesso bando di privatizzazione, presentato dalla società Zincaf.

«Siamo contenti - spiega Guido Polipodio - che il Tar si sia pronunciato senza condizionamenti. Noi non contestiamo la possibilità di privatizzare, ma il modo in cui si è provato a farlo. Siamo contro la privatizzazione dell' utilizzo dei bacini». Il legale dell' azienda, Lorenzo Cuocolo, afferma che occorrerà aspettare le motivazioni per capire gli effetti della sentenza:

«Probabilmente la gara non si farà più, ma è anche possibile che l' Authority possa modificare il bando e rifarla. E' significativo che l' Autorità di sistema sia stata condannata a pagare le spese. Significa che le motivazioni non hanno soltanto un profilo formale. Nel nostro ricorso avevamo fatto presente che non si possono confondere, come faceva il bando, l' offerta dei bacini dal concessionario ai riparatori, che è un mercato, con l' offerta dell' attività di riparazione agli armatori, che è un altro mercato».

L' Autorità di sistema per il momento non commenta: «Aspettiamo le motivazioni senza le quali è difficile pianificare una risposta», fanno sapere da Palazzo San Giorgio.

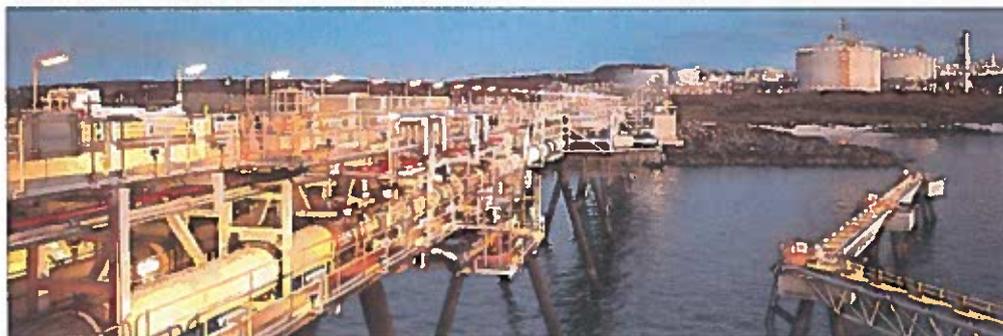
Soddisfazione arriva invece dal sindacato. «I sindacati - ricorda Roberto Gulli, segretario regionale ligure della Ultrasporti - avevano votato contro la privatizzazione in Comitato portuale. Siamo contenti che per il momento l' ente rimanga sotto il cappello dell' Authority. Non pensiamo che i bacini abbiano problemi di lavoro, le vasche sono piene. C' è però bisogno di un forte intervento di manutenzione straordinaria. Questa è una struttura che sostiene l' economia della città, come lo sarà la nuova diga. Se l' obiettivo della privatizzazione era trovare soldi per questo intervento, pensiamo che si possano cercare altre

strade, come il project financing». Gulli ha poi commentato la notizia che Fincantieri stia acquisendo i cantieri San Giorgio al porto. Entrambe fanno parte della cordata che punta all' Ente. «Fincantieri è una realtà nazionale, sarebbe una garanzia in vista di un eventuale nuovo bando».

ALBERTO GHIARA

Informazioni Marittime

Ravenna, il deposito di LNG entra nella fase operativa



Dopo il via libera [a febbraio](#) del ministero dello Sviluppo Economico, entra nella fase operativa il deposito costiero di gas naturale liquefatto (LNG) di Ravenna. Sarà il primo in Italia a essere realizzato seguendo le indicazioni del decreto legislativo [257/2016](#), quello che attua la direttiva Ue [DAFI](#) del 2014, un importante regolamento che ha avviato la costruzione di depositi costieri di LNG destinati all'approvvigionamento. L'obiettivo nazionale è creare una rete di distribuzione mediterranea in vista di una crescita di questo combustibile da parte delle navi mercantili. Dovrebbe essere pronto nel 2021, circa un anno dopo l'entrata in vigore di [stringenti normative dell'IMO](#) sulle emissioni di Zolfo, su cui gli armatori europei [temono il caos](#) e, più in generale, una sua [lenta introduzione](#).

«Ci porterà un forte vantaggio competitivo in gradi di attirare navi. Per questo abbiamo sostenuto questo investimento in concomitanza con il progetto hub per l'approfondimento dei fondali e la realizzazione di nuove banchine e di una piattaforma logistica», [spiega a Meditelegraph](#) il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi.

La struttura Costerà circa 80 milioni di euro, il cantiere è partito e richiederà quasi tre anni di lavori. Lo realizzeranno il gruppo Pir (La Petrolifera Italo Rumena Spa, della famiglia Ottolenghi) in partnership con Edison. La gestione richiederà tra i 30 e i 40 impiegati. Avrà una superficie di 23 mila metri quadri e si insedierà vicino lo stabilimento di Bunge e la centrale Enel. I serbatoi saranno due e avranno una capienza ciascuna di 10 mila metri quadri. Potrà distribuire fino a un milione di metri cubi l'anno, di cui 340 mila tramite bettoline. Le navi dovranno essere comprese su una taglia di 1 mila/4 mila metri cubi. Del funzionamento del centro di stoccaggio se ne occuperà una filiera composta da deposito, autocisterne, navi gasiere, bettoline e bracci di carico.

Il problema dell'accesso ai varchi

Istituiti a Livorno gruppi di lavoro per il congestionamento

LIVORNO – Una conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 8 della legge 84/94 per promuovere iniziative condivise contro il pericolo di congestionamento ai varchi doganali del porto di Livorno è stata convocata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, per coinvolgere tutti gli stakeholder della comunità portuale labronica e chiedere soluzioni realmente percorribili.

Quello dei colli di bottiglia in entrata e uscita dal porto è avvertito come un problema serio, collegato anche all'incremento dei traffici che lo scalo labronico ha fatto registrare negli ultimi anni. Se è vero che il Piano regolatore portuale prevede la realizzazione di un varco unico con dieci gate di accesso, è altrettanto vero che nel frattempo devono essere prese delle decisioni per affrontare il contingente.

Ecco perché durante la riunione i presenti hanno convenuto sull'opportunità di creare dei gruppi di lavoro incaricati di analizzare varco per varco la situazione e capire quali possano essere le eventuali migliorie da apportare per efficientare il traffico in transito da e per le "porte di accesso" allo scalo labronico, sia a livello infrastrutturale sia a livello operativo (velocizzazione delle procedure).

Altro tema è quello della informatizzazione: l'Authority su questo fronte è all'avanguardia. Il GTS3 che entererà in funzione entro la metà del prossimo mese, identificherà in automatico le targhe dei veicoli e dei rimorchi, nonché dei container trasportati e del relativo codice. Non solo, grazie al nuovo sistema, gli operatori e le forze dell'ordine potranno interagire con la piattaforma digitale e controllare le autorizzazioni di ogni veicolo e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevarne le immagini facciali.

Già oggi sono stati raggiunti risultati confortanti sul lato della security ("il sistema di telecamere ha permesso di azzerare i furti di semirimorchi all'interno delle strutture portuali", ha detto il sostituto commissario Mignacca della Polmare) e anche il lavoro in nero appare essere un lontano ricordo del passato, come ha ricordato l'imprenditore portuale Enio Lorenzini. Per il futuro l'obiettivo sarà quello di stringere ancora di più le maglie della security senza compromettere l'efficienza delle operazioni.

Le tecnologie green nel sistema di porti e logistica /Convegno Propeller Club Livorno

LIVORNO - Oggi pomeriggio a Livorno alle ore 17, presso lo Yacht Club - Molo Mediceo - si tiene il convegno dal titolo **"Pianificazione energetica, ambientale e portualità"** - promosso dall'**International Propeller Club Port of Leghorn**. Presenti rappresentanti dell'armamento italiano, esperti europei, imprenditori e operatori del settore, per tratteggiare le dinamiche evolutive e i casi di applicazione pratica delle tecnologie green al sistema portuale, approfondendo gli aspetti relativi a: risparmio energetico, combustibili verdi, catena logistica e trasporti.

"Le normative europee, la presenza di aziende chiave nel settore GNL e una sinergia tra tutti i portatori di interesse – spiega la presidente Propeller Maria Gloria Giani Pollastrini – ci offrono l'opportunità di muoverci in anticipo e collocare il settore portuale in una filiera che unisca l'utilizzo di tecnologie green con una logistica che collega navi a bassa emissione, ferrovie e trazione elettrica per i tratti più brevi. Nello scorso incontro abbiamo parlato di economia circolare questa volta abbiamo voluto tratteggiarne un'applicazione sul piano della logistica dei trasporti". Il panel dei relatori è stato diviso in due sessioni: "proponenti" e "testimonianze". Nella prima, dopo i saluti istituzionali del presidente AdSP **Stefano Corsini** e del presidente nazionale Propeller **Umberto Masucci** e di Maria Gloria Giani è previsto l'intervento del **presidente di AssArmatori Stefano Messina**, del **direttore generale di Confitarma Luca Sisto** e del professor **Romano Giglioli** dell'Università di Pisa. A seguire, nella seconda sessione, vi saranno le testimonianze di **Dario Bocchetti** (Gruppo Grimaldi), **Calogero Burgio** (AdSP Civitavecchia), **Lorenzo Maticena** (Confitarma), **Michele Urbano** (Legambiente Lucca), **Renzo Ciucci** (H.V.M.), **Guido Chiappa** (RINA), **Marcello Di Caterina** (Alis), e dell'ing. **Evangelisti** (Gas and Heat). **Diego Gavagnin** (Conferenza GNL) modererà il **dibattito**. Le conclusioni saranno tratte dal direttore marittimo della Toscana, il contrammiraglio **Giuseppe Tarzia**. L'iniziativa si svolge col patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ed è realizzata con il supporto di Solarplant, Michel Srl, Legambiente Lucca e Pilade Giani. Si ringrazia per il supporto ConferenzaGNL. Il convegno, aperto al pubblico.

Riunita stamattina la conferenza dei servizi: presenti operatori e forze dell'ordine



Accesso ai varchi: istituiti gruppi di lavoro per risolvere i problemi di congestionamento

Livorno, 25 maggio 2018 – Una conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 8 della legge 84/94 per promuovere iniziative condivise contro il pericolo di congestionamento ai varchi doganali del porto di Livorno. L'ha convocata stamattina il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, per coinvolgere tutti gli stakeholder della comunità portuale labronica e chiedere soluzioni realmente percorribili.

Quello dei colli di bottiglia in entrata e uscita dal porto è avvertito come un problema serio, collegato anche all'incremento dei traffici che lo scalo labronico ha fatto registrare negli ultimi anni. Se è vero che il Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione di un varco unico con dieci gate di accesso, è altrettanto vero che nel frattempo devono essere prese delle decisioni per affrontare il contingente.

Ecco perché durante la riunione i presenti hanno convenuto sull'opportunità di creare dei gruppi di lavoro incaricati di analizzare varco per varco la situazione e capire quali possano essere le eventuali migliorie da apportare per efficientare il traffico in transito da e per le "porte di accesso" allo scalo labronico, sia a livello infrastrutturale sia a livello operativo (velocizzazione delle procedure).

Altro tema è quello della informatizzazione: l'Authority su questo fronte è all'avanguardia. Il GTS3 che entererà in funzione entro la metà del prossimo mese, identificherà in automatico le targhe dei veicoli e dei rimorchi, nonché dei container trasportati e del relativo codice. Non solo, grazie al nuovo sistema, gli operatori e le forze dell'ordine potranno interagire con la piattaforma digitale e controllare le autorizzazioni di ogni veicolo e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevarne le immagini facciali.

Già oggi sono stati raggiunti risultati confortanti sul lato della security ("il sistema di telecamere ha permesso di azzerare i furti di semirimorchi all'interno delle strutture portuali", ha detto il sostituto commissario Mignacca della Polmare) e anche il lavoro in nero appare essere un lontano ricordo del passato, come ha ricordato Enio Lorenzini, storico imprenditore del porto. Per il futuro l'obiettivo sarà quello di stringere ancora di più le maglie della security senza compromettere l'efficienza delle operazioni.

Il nuovo Roma Cruise Terminal

CIVITAVECCHIA – A soli diciotto mesi dall’inizio dei lavori la Roma Cruise Terminal ha inaugurato il Terminal Amerigo Vespucci. Ad oggi con i suoi 11.000 mq è uno dei terminal più grandi d’Europa e segna uno sviluppo importante per la società di proprietà Costa, MSC e Royal Caribbean Cruises.

Frutto di un investimento di circa 20 milioni di euro, il nuovo terminal è in grado di ospitare le grandi navi da crociera consolidando così il ruolo di Civitavecchia come uno dei maggiori terminal crocieristici in Europa.

L’edificio offre i più moderni servizi per il controllo dei passeggeri e dei bagagli al piano terra inoltre la sala dedicata all’equipaggio si prefigge di snellire e rendere più agevoli i controlli in tal senso.

Procedendo dall’entrata principale i passeggeri si dirigono verso la sala check-in, ubicata al primo piano, dotata di 60 postazioni che possono diventare 120. I 90 schermi serviranno a trasmettere informazioni aggiornate ai passeggeri circa l’itinerario ed ulteriori dettagli inerenti il viaggio.

La sala VIP, il “Cruise Bar” e una terrazza garantiscono un’ospitalità d’eccellenza ai passeggeri in procinto d’imbarcare sulla nave.

Il terminal offre una vista panoramica di grande respiro e all’interno è dotato di riproduzioni dei luoghi più affascinanti della Città Eterna per gli amanti della fotografia.

L’opera nel suo complesso è un’infrastruttura all’avanguardia progettata dallo Studio Vicini di Genova.

I passeggeri raggiungeranno la nave tramite i finger (passerella): uno dei finger sarà operativo fin dal giorno dell’inaugurazione.

In termini di unicità il terminal offre uno spazio espositivo con reperti romani ed etruschi affidati dalla Capitaneria di Porto e dalla Soprintendenza delle Belle Arti e Cultura per Roma Metropolitana, Viterbo e per l’Etruria meridionale come testimonianza dell’affascinante storia di Civitavecchia come porto di Roma e del Lazio. Come parte integrante del progetto, la Roma Cruise Terminal ha completato i lavori in banchina con l’installazione di colonne LAN, di una nuova bitta di 250 tonnellate, nonché con il ripristino dei parabordi e con l’ufficio della sicurezza.

Hanno lavorato a questo progetto 50 aziende, di cui 20 di Civitavecchia, un contributo di grande rilevanza per l’economia della città, del Lazio e dell’intera Italia.

- segue

L'industria crocieristica a Civitavecchia genera ogni anno un impatto di circa Euro 90 milioni per l'economia della città e contribuisce per ulteriori 400 milioni di euro all'economia dell'intera regione Lazio. L'attività crocieristica a Civitavecchia impiega circa 1700 unità.

Il Consiglio di Amministrazione ha designato il nuovo terminal Amerigo Vespucci quale fulcro di collegamento tra il porto di Civitavecchia e il mondo grazie alle navi da crociera che transitano ogni giorno nel porto e a quelle che utilizzano Civitavecchia come porto di sbarco ed imbarco.

Commentando il progetto il direttore generale John Portelli ha ribadito che da quando la RCT ha cominciato la sua attività la società ha movimentato quasi 23 milioni di passeggeri nel porto di Civitavecchia.

L'attività crocieristica è diventata una tra le più importanti se non la prima attività nel porto di Civitavecchia. In questo senso, Il Terminal Amerigo Vespucci, offre un'ulteriore testimonianza dell'impegno e del contributo apportato dagli azionisti Costa, MSC e Royal Caribbean per la crescita economica del porto, della città di Civitavecchia e del Lazio.

Campania: arrivano sempre più turisti e la Regione è prima per investimenti sul trasporto turistico con linee di assoluta eccellenza

(FERPRESS) – Napoli, 25 MAG – “Il golfo di Napoli, per numero di passeggeri è secondo solo a Hong Kong. E noi gestiamo un sistema di mobilità fondamentale per l'intera regione” così Salvatore Lauro, presidente del Terminal crocieristico di Napoli intervenendo oggi al convegno organizzato dalla Regione Campania sul sistema dei trasporti della Regione.

Turisti in frotte sempre maggiori, ma anche pendolari, che, come ha ricordato Lauro, possono viaggiare tra Ischia e Napoli sul mezzo veloce con 1,25 euro al giorno. E una mobilità che cambia, si evolve, si digitalizza. Perché importante non è solo offrire un servizio, ma anche tenere informati i clienti che sempre di più pretendono la regolarità.

Dice ancora Lauro: “La gente vuole viaggiare sull'aliscafo perché è veloce, ma non sa, o si dimentica, che quella è una nave sensibile e particolare, che può essere utilizzata solo con le condizioni meteorologiche giuste. E dovrebbe sapere che l'unico che decide di partire o di stare fermo in porto è solamente il comandante. Se non parte evidentemente ci sono delle esigenze che altri non possono conoscere”.

Ma nonostante il mare mosso, la stagione piovosa e i venti contrari, in Campania arrivano sempre più turisti, italiani e stranieri. Lo ricorda Giampiero Strisciuglio, direttore della Lunga Percorrenza di Trenitalia.

“In Campania con i treni a lunga percorrenza abbiamo raggiunto 10 milioni di passeggeri, 75 per cento sulle Freccie. (A questi vanno aggiunti i passeggeri di Italotreno).

Anche quest'anno, per l'orario estivo abbiamo potenziato i servizi Frecciarossa nel Cilento ora collegato direttamente con Milano a Sapri”.

E all'appello del sindaco di Capri Giovanni De Martino (“abbiamo gravi problemi di affollamento al Porto, perché quando due navi scaricano a dieci minuti di distanza 1.000 persone l'una l'isola soffre”) risponde il direttore della Fondazione FS Luigi Cantamessa, che ricorda come la Campania sia la prima regione Campania per investimenti sul trasporto turistico, con alcune linee di assoluta eccellenza.

“Domani riapriamo la Avellino-Rocchetta, una stupenda ferrovia di 120 km. Questo è il turismo dei territori che dobbiamo sviluppare, in Campania e in altre regioni. Solo così, come ha insistito moltissimo il ministro dei Beni Culturali Franceschini”.

Patroni Griffi: “La settimana prossima si concludono i collaudi dei binari in banchina. Entro l’estate vorrei porre sul mercato il collegamento intermodale”

BRINDISI – L’Autorità di Sistema Portuale è pronta a gettare la rete nella speranza che possano “abboccare” quanti più pesci possibile. Qualche pesce si è già avvicinato al porto di Brindisi: basti citare la visita del magnate turco Robert Yildirim e l’interessamento della Nestlé, a testimonianza delle potenzialità del porto di Brindisi – e delle sue ampie aree retroportuali – per lo sviluppo delle attività economiche legate alla logistica ed alla movimentazione delle merci, che abbisognano di intermodalità trasportistica che il nostro porto può garantire. E’ lo stesso Presidente dell’AdSP, Ugo Patroni Griffi, a confermare l’intenzione di spingere sull’acceleratore in questo settore e ad annunciare il prossimo completamento dei lavori inerenti il raccordo ferroviario tra la banchina di Costa Morena Est e la rete ferroviaria italiana. “La settimana prossima – spiega il Presidente – si concludono i collaudi dei binari in banchina. Abbiamo già contattato Mercitalia per affidare in via sperimentale le manovre in banchina e il Consorzio Asi per disciplinare il raccordo con la rete ferroviaria. Vorrei arrivare a porre sul mercato il collegamento intermodale entro l’estate”.

Andrea Pezzuto

Porti: la nuova sfida per Sardegna è il gas naturale liquido

Authority al Medcruise a Malta, crociere nel rispetto del mare

(ANSA) - CAGLIARI, 25 MAG - Incremento dei traffici crocieristici. Ma sempre in difesa del mare, con il massimo rispetto dell'ambiente. Obiettivi e principi ribaditi dall'Autorità di sistema portuale anche all'ultima assemblea di Medcruise a Malta: i lavori continueranno sino a domani. L'AdSP del Mare di Sardegna, rappresentata dalla responsabile marketing Valeria Mangiarotti, ha partecipato attivamente con uno studio sui combustibili a basso impatto ambientale - nello specifico il gas naturale liquido (GNL) - presentato nella tavola rotonda alla quale hanno partecipato Costa Crociere, Carnival ed i rappresentanti del porto di Madeira. Spunti di riflessione, ma anche testimonianze dirette, come quella del porto di Madeira che, già da anni, offre alle crociere la possibilità di rifornirsi con il gas, e della Costa Crociere, che nel 2019 varerà la nuova unità interamente alimentata a GNL, la Costa Smeralda, il cui nome nasce da un accordo, siglato nel 2017, con l'omonimo consorzio gallurese. Per la sfida del Gas Naturale Liquido i porti sardi hanno già avviato le procedure per la creazione dei primi impianti. Studi, ma anche occasioni di business con gli incontri con i responsabili di Virgin, Carnival e Celestyal Cruise. Durante questi appuntamenti sono state presentate le novità e le prospettive degli scali sardi. A partire dai progetti su Cagliari (riqualificazione dell'area crociere e dei silos), proseguendo con gli interventi programmati su Olbia (escavo della canaletta di accesso e dei fondali delle banchine), Porto Torres (banchine e dragaggi nel porto civico) ed Oristano (organizzazione delle attività portuali e di ricezione delle crociere). "L'assemblea di MedCruise si rivela un'occasione preziosa per fare sistema con i porti del Mediterraneo e per confrontarsi con le compagnie crocieristiche su tematiche ambientali, operative e turistiche - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP - Il tema del GNL ci sta molto a cuore e abbiamo aperto diversi tavoli di confronto per dotare i nostri porti di punti di approvvigionamento per le navi, certi di offrire un servizio che garantirà una maggiore competitività rispetto ad altre realtà".

La visita del Presidente della Regione all' area della Zona Falcata e la via Don Blasco

Bramanti a Musumeci: la nostra città ha bisogno di un "Piano M"

Dino Bramanti dopo la visita di oggi pomeriggio del Presidente Nello Musumeci a Messina, con il quale ha visitato l' area della Zona Falcata e la via Don Blasco: La nostra città ha bisogno di un "Piano M", un Piano strategico per Messina che riattivi i canali dello sviluppo e dell' occupazione, che punti a colmare il gap infrastrutturale che si è accumulato negli ultimi decenni. E' quanto ho ribadito al Presidente della Regione Nello Musumeci che ringrazio per essere tornato a Messina e per l' attenzione che pone al futuro della nostra città. Nel visitare con lui la zona falcata e nel raccontargli del mio sogno, quello di un lunghissimo water front da nord a sud, abbiamo individuato un percorso che passi attraverso una Conferenza dei servizi da promuovere dopo le elezioni e che veda insieme tutte le istituzioni coinvolte nelle strategie per lo sviluppo. Il Presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani ha già dato la disponibilità a partecipare come Istituzione alla Conferenza dei servizi, così come il Presidente della Regione, prestando massima attenzione a quanto emergerà dalla stessa. Oggi pomeriggio dal Presidente Musumeci ho avuto rassicurazioni su quanto di competenza della Regione per quel che riguarda attenzione al water front ed al recupero di 53 km di costa. Serve poter rendere fruibile la Real Cittadella, recuperare i fondi per il progetto del CDAC che in passato sono stati tolti. Serve un rinnovato impegno della Regione anche sul fronte del Patto per la Falce. Oggi pomeriggio ho voluto far toccare con mano al governatore una parte del mio programma che ritengo strategica e che interessa un' ampia porzione di territorio, quella che guarda il mare e che comprende anche l' area della Marina Militare. Il nostro obiettivo è liberare l' intero affaccio a mare, fino alla Rada San Francesco e fino al Baby Park, passando attraverso la Fiera, per la quale ipotizziamo un futuro sviluppo in linea con quanto sta facendo l' **Autorità Portuale** attraverso il bando Europeo. Turismo, cultura, occupazione, sono queste le carte vincenti per il rilancio. Lo sviluppo e l' occupazione di Messina devono venire proprio dal mare e dalla riappropriazione della nostra identità. Sono certo che il Presidente Musumeci comprenderà l' urgenza e l' importanza di riavviare il motore dello sviluppo attraverso un vero e proprio Piano strategico che coinvolga tutti i settori. Siamo stanchi di essere la Cenerentola della Sicilia. Il Presidente Musumeci, nel

ribadire una serie di impegni per quanto di competenza della Regione, ha aggiunto: "Bramanti sta facendo un atto d' amore in una città che è malata di carenza d' amore".

Diario **messinese**

Bene così Può essere il segnale di una svolta preziosa

Lucio D' Amico Si respirava un clima inedito ieri mattina nel cuore della Zona falcata, ben diverso rispetto a quello degli ultimi dieci anni. Il clima di una ritrovata fiducia nelle potenzialità della cantieristica navale **messinese**, nelle competenze e professionalità delle nostre maestranze, nel ruolo che il crocevia dello Stretto può tornare a svolgere dopo il periodo più buio vissuto da uno dei comparti vitali dell' economia peloritana.

Lo prendiamo come un segnale fatidico, come una freccia che indica l' inversione a U e prefigura una possibile svolta per il futuro prossimo. Una città di mare non ha molto altro a cui appigliarsi se non la valorizzazione della propria risorsa principale, il mare, appunto. E il mare significa turismo balneare e crocierismo. E significa anche **autorità portuale**, cantieristica navale, pesca e tutte le altre attività marittime collegate. Le vicende della Rodriquez sono ben note, questo giornale le ha raccontate senza nascondere mai tutto ciò che accadeva qui ma soprattutto fuori **Messina**. Abbiamo denunciato l' operazione dell' Immsi di Roberto Colaninno che, una volta "scippato" il marchio glorioso dei Cantieri Rodriquez, ha spostato tutto il baricentro dell' azienda in Liguria, rafforzando il polo di Sarzana e facendo della "controllata", la Intermarine Spa, la capofila, con la Rodriquez via via declassata e alla fine incorporata.

Abbiamo assistito alla crisi più nera del comparto. Ma ora dall' Immsi e da Intermarine, quest' ultima presieduta non a caso da un **messinese**, arrivano non solo dichiarazioni e promesse, stavolta siamo in presenza di impegni e di atti concreti. Si torna a investire nel Cantiere navale **messinese**. Si torna a capirne l' importanza, oltre che il prestigio di una storia luminosa. Bene così, è la strada giusta da percorrere.

Varata a Messina una delle due unità polifunzionali ad altissima velocità realizzate tra La Spezia e il cantiere Immsi della **Zona Falcata**

L'ultimo gioiello navale della Marina Militare

Il Capo di Stato Maggiore, Valter Girardelli: «Caratteristiche tecnologiche di livello eccezionale»

Emanuele Rigano Messina Orgoglio per la Marina militare, prestigio per Intermarine, segnale importante per Messina. La cerimonia di varo dell' Unità Navale polifunzionale ad alta velocità-Classe Cabrini "battezzata" ieri nei cantieri del gruppo Immsi in riva allo Stretto, traccia una linea significativa sotto diversi punti di vista, confermando la potenziale crucialità dell' area peloritana nell' ambito della cantieristica navale. A testimoniare il "peso" dell' appuntamento la presenza in città del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l' ammiraglio di squadra, Valter Girardelli: «Nave Cabrini è un ulteriore esempio delle notevoli capacità e dell' elevatissima professionalità della nostra industria nazionale, intesa nel suo complesso di gruppi industriali maggiori e di piccole e medie imprese - ha affermato la massima autorità della Marina -. Si tratta del frutto della produttività del sistema Paese: un prodotto che, al pari di altri, caratterizza il cosiddetto Made in Italy, famoso e apprezzato in tutto il mondo».

Una commessa da 40 mln La commessa comprende due navi (l' altra è in fase di ultimazione) per un totale di 40 milioni di euro, mezzi che serviranno a rinnovare le linee operative delle Unità Navali e supplire, almeno

in parte, alle crescente obsolescenza della flotta, inserendo mezzi all' avanguardia e dall' elevato contenuto tecnologico. La "Angelo Cabrini", dedicata all' ammiraglio e incursore della Regia Marina decorato con la Medaglia d' Oro al Valor Militare per l' affondamento dell' incrociatore pesante inglese York il 26 marzo 1941 nella baia di Suda a Creta, è stata costruita in parte in Liguria e in parte in Sicilia. Come verrà impiegata L' Unpav è un' unità caratterizzata da elevata automazione che garantirà, qualora fosse necessario, anche il contenimento del numero dei componenti dell' equipaggio. L' impianto di propulsione consente la condotta della nave in diversi assetti di navigazione e operativi, proprio per questo potrà essere impiegata, al pari della gemella, in azioni diversificate e con brevissimo preavviso, coprire distanze elevate in tempi contenuti, risultando quindi particolarmente idonee ad intervenire anche in supporto alle operazioni di controllo dei flussi migratori, una delle emergenze d' attualità soprattutto nelle acque all' estremo sud del Paese. Nella fattispecie, le unità navali classe Cabrini,

- segue

forniranno comunque supporto alle operazioni delle Forze Speciali del Gruppo Operativo Incursori, sia esso nella fase di addestramento che nella conduzione delle stesse. In aggiunta, concorreranno al controllo dei traffici marittimi, al contrasto dei traffici illeciti, alla sicurezza in ambienti con presenza di minaccia asimmetrica e all'evacuazione di personale da aree di crisi.

Made in Italy al 100% Navi al cento per cento Made in Italy, come ricordato da Girardelli: lo scafo e il primo allestimento è stato realizzato nei cantieri Intermarine di La Spezia, poi il trasferimento a Messina per l'ultimazione, i ritocchi, la definitiva messa a punto. E il varo. Per la costruzione sono state impiegate le più avanzate strumentazioni disponibili e di provata efficacia in ambito navale, come ad esempio l'uso di materiali compositi avanzati per la realizzazione delle strutture, sofisticati equipaggiamenti per l'abbattimento delle segnature acustiche e gli infrarosso, oltre all'eliminazione delle interferenze elettromagnetiche.

L'Unpav "Cabrini" è spinta da un sistema combinato di motori diesel accoppiati a propulsori a getto. Entrambe le nuove "componenti" della flotta sono state progettate in linea con i regolamenti del Registro Navale italiano per tutti gli aspetti più importanti riguardanti la sicurezza sia della piattaforma sia del personale impegnato nella varie operazioni.

Tra presente e futuro «La Marina Militare - ha proseguito l'ammiraglio di squadra Girardelli - grazie allo sforzo e alle attenzioni del Governo Italiano, del Parlamento e del Ministero della Difesa, ha inteso incrementare le capacità già esistenti della flotta». Un programma di rinnovamento delle linee operative delle Unità Navali, che permetterà, almeno in parte, di supplire alla crescente obsolescenza della "scuderia" inserendo navi veloci dalle spiccate capacità duali e sicuramente più rispettose dell'ambiente. Un piano che potrebbe proseguire prossimamente, qualora arrivasse l'appoggio governativo, facendo sempre affidamento sui produttivi e competitivi cantieri Intermarine.

L' incontro del Rotary

«Non c' è futuro senza le infrastrutture»

Milazzo «Per creare occupazione vera, occorre potenziare il turismo, valorizzare porti, infrastrutture e tecnologie avanzate». È quanto affermato dall' ing.

Salvatore Russo, presidente del Rotary mamertino, introducendo i lavori del convegno tenutosi al "Covo del Pirata", il Rotary di Milazzo assieme ai club di Messina Peloro, Stretto Messina, Lipari e Patti.

Un incontro che ha visto l' intervento dell' ing. Alfio Di Costa, governatore designato del club per l' anno 2020-21.

«La Sicilia non avrà futuro senza infrastrutture» - ha esordito il relatore - sottolineando anche il gap nel settore ferroviario e autostradale che limita la mobilità dei vacanzieri e quindi non consente al turismo di avere quell' impennata che una regione come la Sicilia dovrebbe avere. Quindi l' intervento del sindaco Giovanni Formica che nell' evidenziare "le tante occasioni perdute nel passato, quando le risorse erano pure importanti", ha fatto il punto sulle ipotesi di sviluppo del comprensorio tirrenico alla luce anche delle iniziative che s' intende portare avanti nella portualità, soffermandosi in particolare sull' Ecoporto galleggiante. da considerare non solo ambizione di Milazzo ma di tutto il comprensorio tirrenico. E forse anche oltre.(g.p.)

Siracusa, "coniugare il rispetto del mare con la tecnologia moderna": oggi il convegno dell' Ordine degli ingegneri

" Coniugare il rispetto del mare con la tecnologia moderna ". Questo il tema del convegno organizzato dall' Ordine degli Ingegneri di Siracusa, che si è tenuto questa mattina nella sala Ferruzza Romano dell' Area marina protetta del Plemmirio, nel comprensorio del Castello Maniace, ad Ortigia. Un evento, inserito nel premio "La Cultura del Mare" che vede il contributo della Capitaneria di porto di Siracusa, del comune di Siracusa, dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale, dell' istituto "Antonello Gagini", della Lukoil Oil Company e del Consorzio Area Marina Protetta del Plemmirio. Presente anche il vice sindaco di Siracusa, Francesco Italia. Dopo il saluto del presidente dell' Ordine degli Ingegneri Sebastiano Floridia, c' è stato l' intervento del professor Luigi Alini, docente dell' Università di Catania. Nella sua relazione, il docente ha evidenziato la situazione relativa alle costruzioni di immobili in prossimità della fascia costiera ed ha posto l' accento sul rapporto tra ambiente ed edilizia. " Negli anni '70, per effetto della crisi petrolifera, le costruzioni sono state inserite in una nuova - ha spiegato il professor Luigi Alini - prospettiva ecologica in cui il tema ambiente è sembrato essere circoscritto prevalentemente al contenimento dei consumi energetici. La contraddizione che la contemporaneità sembra manifestare propone infatti una aporia tra la crescita esponenziale di strumenti e tecnologie di controllo ambientale e la capacità di collocare il progetto di architettura in una visione olistica in cui natura ed artificio sono entrambi parte di un unico e complesso sistema ambientale". Nel secondo intervento, curato dall' ingegner Alberto Moroso, presidente dell' Associazione di tecnica navale, il tema centrale è stata l' energia ricavata dal mare. Una delle invenzioni più innovative, una turbina chiamata Kobold, dal nome del folletto gentile che popola la mitologia nord europea, è stata ideata per sfruttare le correnti dello Stretto di Messina ed ora sarà esportata per produrre energia dagli oceani. " Dopo 25 anni di sperimentazioni, l' intuizione - ha detto l' ingegner Alberto Moroso - dell' armatore messinese, dai natali partenopei, Elio Maticena, si è trasformata in una realtà. Dallo scorso aprile, la turbina ad asse verticale Kobold, installata su una piccola piattaforma a circa 150 metri al largo della costa siciliana, è stata allacciata alla rete dell' Enel in cui riversa circa 40 kilowatt. Poca cosa? In termini assoluti sì. Ma a

- segue

ben guardare si tratta di una pietra miliare. Per la prima volta al mondo, un dispositivo meccanico trasforma in energia elettrica le correnti marine. Il futuro è già disegnato". A chiudere i lavori è stato il dottor Luigi Cappellani, responsabile relazioni istituzionali e relazioni esterne, della società Isab srl - gruppo Lukoil che ha discusso del tema della salute, della sicurezza e della tutela dell' ambiente nella raffineria Isab di Priolo Gargallo. " Il nostro gruppo sulla sicurezza ha investito molte risorse - ha spiegato Luigi Cappellani - inoltre, possiamo dire che, statistiche alla mano, il settore della raffinazione del petrolio, rispetto ad altri come la metallurgia o il legno, ha dei dati molto bassi sugli incidenti sul lavoro. Grande attenzione c' è sulle emissioni, che sono ben al di sotto dei limiti previsti dalla legge. D' altra parte i nostri camini, che sono monitorati 24 ore al giorno, sono sottoposti alle verifiche degli enti di controllo. Infine, per dare attuazione ai principi di prevenzione e protezione dell' ambiente, anche nell' ambito dei trasporti via mare, Isab ha puntato fortemente al ringiovanimento delle flotte operanti nei propri terminali". Al termine del convegno, è stato premiato dall' Ordine degli Ingegneri Alberto Corbino in memoria di Epicarmo Corbino, augustano, ufficiale della Capitanerie di Porto che diventò ministro sotto il governo Badoglio e De Gasperi. Il 31 maggio alle 9 nella sala Ferruzza Romano dell' Area marina protetta del Plemmirio saranno consegnati i riconoscimenti relativi al Premio "La Cultura del Mare" agli alunni delle scuole secondarie di primo e di secondo grado della provincia di Siracusa che hanno presentato i propri lavori sul tema del rispetto e della valorizzazione del mare. L' iniziativa è stata organizzata dalla Commissione marittima multidisciplinare dell' Ordine degli Ingegneri di Siracusa, coordinata dall' ingegner Barbara Tinè.

La posizione dell' europarlamentare Cozzolino

«Il traffico pesante non può essere dirottato su Reggio»

L' eurodeputato Andrea Cozzolino interviene sulla vicenda del porto. «Mi chiedo dove possano essere il raziocinio, l' intelligenza e la lungimiranza nell' idea di dirottare il traffico dei mezzi pesanti, in transito da e per la Sicilia, da Villa San Giovanni verso il porto di Reggio, nel pieno centro della città, congestionando la viabilità e aumentando a dismisura le fonti di inquinamento ambientale, sia sotto il profilo acustico che delle emissioni di polveri sottili».

«Credo - ha proseguito l' europarlamentare - che sia giusta la scelta dell' amministrazione comunale di opporsi in tutti i modi e in tutte le sedi a questo scellerato e spregiudicato progetto e a rilanciare l' idea alternativa di un nuovo molo, da realizzare in una località al confine tra Reggio e Villa, che non pregiudicherebbe la vivibilità e la vocazione turistica, perché lontano dai centri urbani».

«Ho avuto l' occasione di passeggiare sul lungomare di Reggio affacciarmi sullo Stretto di Messina e godere di un panorama senza uguali, che merita di essere tutelato, protetto e valorizzato al massimo. In quella circostanza - ha spiegato l' europarlamentare Andrea Cozzolino, vice-presidente della Commissione per lo Sviluppo Regionale - ho constatato con piacere quanto l' amministrazione e il sindaco

di questa città creda nelle risorse del territorio al punto di investire una quota importante delle risorse del Pums (Piano urbano di mobilità sostenibile) e dal Patto per Reggio, per sviluppare progetti che valorizzino la naturale vocazione "al mare". Dal "Waterfront" (il collegamento tra il porto cittadino e il Lungomare Falcomatà), alla riqualificazione del Lido Comunale e dell' Arena Lido, l' amministrazione Falcomatà sta lavorando duramente per dare lustro ad uno degli scorci più belli della nostra penisola. È dovere di tutte le istituzioni difendere questo patrimonio e restituire ai cittadini la bellezza di siti unici, che l' Europa e il mondo ci invidiano».

«Ultima spiaggia»

Sono stati i segretari di settore della Uil ad introdurre, nel confronto moderato da Lucio D' Amico, i vari temi, a partire dal segretario generale Ivan Tripodi: «Vogliamo subito capire quali sono i progetti e l' idea di città che hanno i candidati. Siamo ben oltre l' ultima spiaggia, la crisi ha investito tutti i settori. Se Messina è stata esclusa dalla Zes non è colpa del destino cinico e baro ma delle scelte politiche. E non è possibile rinunciare ad un' **Autorità portuale messinese**. Queste elezioni sono il crocevia per il futuro di Messina». A porre le domande ai candidati Laura Strano (servizi sociali), Pippo Calapai (sanità), Toti Piccolo (scuola e cultura), Michele Barresi (trasporti e partecipate), Pasquale De Vardo (edilizia).

Giammoro, nota del "Grande porto"

Zes e vantaggi assicurati per la portualità tirrenica

giammoro «L' istituzione delle Zes previste dal "Decreto Sud" già in vigore alle autorità portuali di Augusta e Palermo e recentemente estese con delibera regionale siciliana anche all' autorità portuale di Messina apre uno scenario interessante per lo sviluppo del grande porto Giammoro - Milazzo».

Ad affermarlo il Comitato "Grande porto" in una nota a firma del responsabile Mario Sciotto. L' associazione auspica un incremento dell' economia grazie all' ampia zona avente una perimetrazione di 450.000 mq a ridosso del bacino portuale e con i vantaggi di particolari agevolazioni fiscali in grado di attrarre investimenti, anche in campo internazionale, per la realizzazione di impianti industriali e commerciali.

Il comitato si sofferma anche sull' Ecoporto di Milazzo - per il quale l' Autorità portuale però non ha competenza - e sulla banchina XX Luglio che va ultimata prima possibile.

Le Zone Economiche Speciali quali occasione di rilancio della crescita industriale del territorio, dei porti e della logistica nel Mediterraneo

(FERPRESS) – Roma, 25 MAG – Lunedì 28 maggio 2018, alle ore 15, presso la Sala Convegni dell'Interporto di Nola, si terrà il convegno “Le Zone Economiche Speciali quali occasione di rilancio della crescita industriale del territorio, dei porti e della logistica nel Mediterraneo”, organizzato dall'International Association of Lions Clubs, in collaborazione con Interporto Campano SpA e Università Pegaso.

Partendo dal Tema di Studio Nazionale, “Le Vie della Cultura e dello Sviluppo Europee. Opportunità per l'Italia. Corridoi Transeuropei e Zes”, il convegno punta a sottolineare l'importanza del territorio nolano quale punto di convergenza tra le Zone Economiche Speciali e i corridoi Napoli-Bari-Taranto.

Prevista la partecipazione di Giuseppe Maiello e di Claudio Ricci, rispettivamente presidente e amministratore delegato dell'Interporto Campano. In programma due sessioni: “La fiscalità nelle Zone economiche speciali della Campania”, che prenderà il via alle ore 15.45, vedrà protagonisti Francesco Fimmanò, Antonio Uricchio, Adriano Giannola, Pietro Spirito, Ugo Patroni Griffi, Salvatore Guerriero, Giusepe Romano, Ambrogio Prezioso, Pasquale Russo e Alessandro Panaro. Interverranno, invece, durante la seconda sessione – “Le strategie politiche per l'efficienza intermodale dei porti del Sud Italia” – prevista per le ore 17.30, i Senatori Enzo Carbone e Francesco Urraro e i Deputati Paolo Russo e Piero De Luca.

Zes, c'è anche Casarano ma i tempi si allungano

Si alle richieste di Confindustria e dei Comuni del Basso Salento

di Oronzo MARTUCCI

Per le Zes pugliesi un percorso senza fine, con ulteriori richieste di inserimento di aree della provincia di Lecce nel recinto della Zona economica speciale collegata all'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico, mentre la Calabria e la Basilicata hanno già ottenuto dalla Presidenza del Consiglio i decreti attuativi e sono pronte a passare alla fase operativa. Le richieste provengono in particolare dalla zona di Casarano e sono state accolte di fatto da Claudio Stefanazzi, capo di gabinetto del presidente Michele Emiliano. L'area di Casarano sarà inserita nel recinto della Zes adriatica insieme a: l'area Asi Lecce - Surbo; l'area Asi Galatina - Soleto; l'area Asi Nardò - Galatone; l'area Asi Maglie - Melipignano; l'area Asi Tricase - Speschia - Miggiano. Nella prima fase solo l'area di Lecce Surbo era stata considerata in possesso dei requisiti necessari per essere inserita nella Zes. Poi le battaglie di campagna hanno portato a una diversa decisione. Sino alla richiesta di Casarano, dove esisteva un polo calzaturiero di valore prima della crisi industriale.

Il lavoro tecnico, svolto dalla Task Force, di recinzione delle aree da inserire nel perimetro delle Zes e degli elementi da utilizzare per attirare investitori con la semplificazione amministrativa e la fiscalità di vantaggio locale è pronto da più di due mesi. È pronta anche la delibera di giunta contenente i due piani strategici di sviluppo delle Zes pugliesi: uno relativo alla Zes adriatica che fa perno attorno all'autori-

tà di sistema portuale del Basso Adriatico comprendente i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli con aree perimetrate per circa 2.600 ettari; l'altro che fa riferimento alla Zes jonica che fa perno attorno al porto di Taranto, per circa 1.850 ettari, e che comprende anche 1.061 ettari delle aree industriali della Basilicata. Eppure la giunta regionale non riesce ad adottare tale delibera che deve essere inviata al ministero del Mezzogiorno per ottenere l'emissione di un Decreto del presidente del Consiglio dei ministri che riconosca ufficialmente l'istituzione delle due Zes pugliesi.

Il lavoro di incursori per arrivare alla preparazione delle delibere relative alle Zes è andato avanti con celerità finché ha coordinato i lavori l'assessore allo Sviluppo economico Michele Mazzarano. Ma alla fine del mese di marzo l'assessore si è dimesso a seguito di alcuni servizi di Sciscia la Notizia e le Zes hanno subito una frenata sul piano politico, mentre si continuano il lavoro dei tecnici della Task Force coordinata da Aldo Beringuer e quel-



lo dal coordinatore dell'assessorato, l'ingegnere Domenico Laforgia. Ma di delibera nessuna traccia.

Nelle ultime ore l'argomento è tornato alla ribalta con un post pubblicato sul suo profilo Facebook da Claudio Stefanazzi, capo di gabinetto del presidente della Regione. Stefanazzi negli ultimi tempi si è trasformato di fatto in una sorta di sottosegretario alla presidenza del Consiglio (tanto per mu-

tuare una figura che comunque alla Regione non crusc). Un "super assessore" pronto a intervenire quando il presidente Emiliano non ha tempo di farlo, stante le molte deleghe che si ritrova a gestire.

Così Stefanazzi ha annunciato che «Confindustria Lecce e Regione Puglia hanno ritenuto opportuno procedere ad un incontro urgente, per comprendere lo stato dei lavori e condividere le modalità operative di intervento delle Zes per l'area di Casarano». Ha aggiunto che «Confindustria Lecce si è resa disponibile, sempre in collaborazione col partenariato territoriale, ad integrare la documentazione utile a supportare l'inserimento anche di Casarano nella Zes Adriatica. L'Associazione e la Regione lavoreranno nelle prossime ore d'intesa affinché gli obiettivi delineati dal partenariato locale possano essere raggiunti e Casarano e aree limitrofe possano trovare adeguato spazio all'interno della programmazione regionale».

Di fatto queste dichiarazioni mettono in discussione il lavoro svolto dalla Task Force per definire le aree da inserire

nel perimetro della Zes adriatica. «In ogni caso a noi importa che si arrivi a decidere nel più breve tempo possibile», ha sottolineato Mimmo Bianco, imprenditore di Francavilla Fontana e presidente dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi.

«Mi risulta che il presidente Emiliano si è impegnato ad approvare in giunta la settimana prossima i Piani strategici delle Zes. Se i leccesi ritengono di dover rivedere la loro perimetrazione lo facciamo, se ritengono che i 550 ettari circa delle loro aree debbano essere distribuiti in modo diverso sul territorio, per tenere dentro il recinto della Zes adriatica anche la zona di Casarano, va bene. Ciò che importa è che la redistribuzione avvenga in fretta e non penalizzi le aree delle altre province, le quali sono state già selezionate e validate e hanno dimostrato di possedere i requisiti previsti dalla legge per far parte della Zona economica speciale dell'adriatico meridionale», ha concluso Bianco.

La Regione

«Accolte le istanze»



● Su facebook la conferma di Claudio Stefanazzi, capo di gabinetto del presidente Michele Emiliano, dopo le richieste di Confindustria Lecce e dei Comuni del Basso Salento: Casarano nella Zes adriatica.

Le polemiche

«Si faccia in fretta»



● Il presidente dell'Asi Brindisi, Mimmo Bianco, chiede alla Regione Puglia di stringere i tempi per l'istituzione delle Zone economiche speciali: «Si faccia in fretta e non a discapito di altri territori».

San Ferdinando

Porto, in funzione lo Scanner mobile

Pasquale Loiacono SAN FERDINANDO Sembra pronto ad entrare in funzione lo Scanner dell' **Autorità portuale** costato 1,5 milioni di euro. Secondo quanto si è appreso, mancava l' assicurazione (poco meno di 1.400 euro) per il "Sistema di ispezione non invasivo" rappresentato da un "autoveicolo ad uso speciale" con una sofisticata apparecchiatura, costituita da uno scanner mobile a raggi X e detector raggi gamma.

Il responsabile unico del procedimento si è avvalso della ditta GT Insurance broker Srl, già titolare di mandato di brokeraggio, per acquisire più quotazioni assicurative per la polizza Rca corrispondenti alle esigenze dell' ente all' indomani del protocollo d' intesa siglato l' 8 maggio tra l' **Autorità portuale** e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per l' utilizzo dell' apparecchiatura.

Sulla base dei preventivi acquisiti, l' **Autorità portuale** ha individuato l' agenzia presso la quale attivare la polizza, disponendo il pagamento della somma occorrente di 1.337 euro (di cui 1.037 per Rca e 300 per la polizza incendio base con atti vandalici).

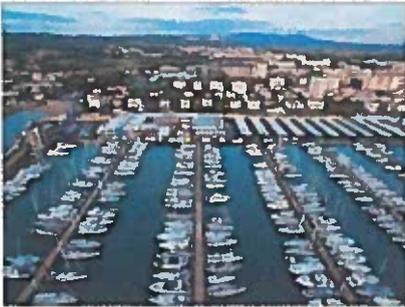
Lo Scanner mobile del costo di 1.501.800 euro era stato immatricolato il 12 dicembre alla Motorizzazione civile di Roma e trasferito in proprietà il 10 aprile all' Authority nel porto di Gioia Tauro, all' interno dell' area data in concessione al terminalista Medcenter.

Per ottenere il "nulla osta" della Prefettura di Reggio Calabria, l' **Autorità portuale** ha affidato ad un esperto qualificato della Ial Srl di Roma l' incarico per il progetto di "Radioprotezione".

Con l' entrata in funzione di tale dispositivo «si riuscirà ad abbassare notevolmente sia i tempi di controllo dei container - secondo l' **Autorità portuale** - e il margine di errore sulle merci rilevate dal "Sistema di ispezione" e ad incrementare la sicurezza, sia i tempi di attesa, rendendo più veloci sia le operazioni di sbarco che di avvio delle merci, aumentando quindi l' efficienza e la competitività delle operazioni che vengono effettuate nello scalo».

Il Nautilus

Nautica da Diporto tra posti barca e aree marine protette



ROMA – In merito al nuovo Codice della Nautica da diporto, molte novità attendono ancora giusti Decreti attuativi rispetto ad altre, già in vigore dal tredici febbraio scorso. Tra le novità più importanti, dobbiamo segnalare la disciplina dei posti, in uso nei “marina”, riservati al transito di barche e a persone con disabilità. Questa novità legislativa nasce dall’esigenza di garantire un numero di posti riservati a quello che in gergo nautico si chiama “transito semplice”: cioè per riposo nell’ambito di una lunga navigazione, rifugio per cattivo tempo o altro tipo di approdo di emergenza.

Vediamone le caratteristiche di questi posti dedicati ai transiti, sottolineando che la riforma li distingue per due periodi: quello compreso tra il 15 giugno e il 15 settembre ed i restanti periodi dell’anno. Gli accosti riservati al transito, dal 15 giugno al 15 settembre, sono l’8% dei posti barca disponibili; mentre nei restanti periodi dell’anno, sono distribuiti secondo la seguente tabella: due posti riservati (fino a 50 posti barca) – tre (fino a 100 posti barca) – cinque (fino a 150 posti barca) – dieci (fino a 250 posti barca) – quindici (da 251 a 500 posti barca) – venti (da 501 a 750 posti barca) - venticinque (oltre 750 posti barca).

E ancora i posti dovranno essere riservati per la durata massima di 72 ore, rinnovabili per un ulteriore periodo di pari durata; gratuiti per almeno 4 ore nella fascia oraria compresa tra le 09.00 e le 19.00 e soprattutto le tariffe e orari dovranno essere resi pubblici dal gestore del marina. Per quanto concerne gli accosti riservati a persone con disabilità, nel periodo che va dal 15 giugno al 15 settembre, sono l’1% dei posti barca disponibili; mentre negli altri periodi dell’anno secondo la seguente tabella: un posto riservato (fino a 50 posti barca) – due (fino a 150 posti barca) – tre (fino a 300 posti barca) – quattro (da 300 a 400 posti barca) – sei (da 400 a 700 posti barca) – otto (oltre 700 posti barca).

Per le strutture in concessione, sia marina, approdi, associazioni, e altre, i concessionari “devono permanentemente riservare” i posti; mentre per le strutture non in concessione la riserva dei posti è disciplinata con Ordinanza del capo del Circondario Marittimo. Per quanto riguarda il diporto e le aree marine protette, l’articolo 49 (diecies) recita che gli enti gestori delle aree marine protette possono istituire campi boa e campi di ormeggio nelle zone di riserva generale (zone B) e di riserva parziale (zone C).

Tutto questo per contenere i fenomeni di aratura e danneggiamento dei fondali derivanti dall’ancoraggio delle unità da diporto. Oltre a predisporre l’erogazione di un numero limitato e annualmente programmato di permessi di stazionamento nell’area marina, i gestori dovranno garantire la trasparenza dei criteri di accesso ai campi boa. Si comprende benissimo che con queste novità legislative, si tenta di contemperare la prioritaria esigenza di tutela di un bene ambientale sensibile con un turismo nautico a basso impatto e rispettoso dell’ecosistema e della biodiversità.

Abele Carruezzo

Attività marittima. Impegni sul lavoro

Commesse e **logistica**: patto tra Fincantieri e Regione Campania

CASTELLAMMARE DI STABIA Commesse assicurate e nuove missioni per lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia. Impegno della Regione su ricerca, innovazione e **logistica**. In estrema sintesi l'accordo firmato qualche giorno fa da Regione Campania e Fincantieri, che punta al mantenimento dei livelli occupazionali (con 566 dipendenti) e all'incremento del carico di lavoro dello stabilimento stabiese.

Fincantieri si impegna ad assegnare al cantiere di Castellammare le commesse di due tronconi di navi da crociera, e un carico di lavoro garantito almeno sino a tutto il 2020. Per la società cantieristica lo stabilimento centenario manterrà la missione polifunzionale (definita nel 2016). In particolare potrà costruire o supportare la costruzione di unità navali militari, di tronconi di navi da crociera e militari. Inoltre, dopo la recente costruzione di un traghetto alimentato a Lng fornito al la Stq in Québec (Canada), il primo costruito in Italia, si ritiene che stabilimento stabiese e indotto abbiano acquisito una specializzazione in imbarcazioni di questo genere. Il sito stabiese «verrà dedicato anche alla costruzione di nuovi traghetti di media dimensione conformi con le più recenti normative in tema di sicurezza e ambiente, impiegabili in servizi di trasporto pubblico locale, per i quali, in linea anche con il recente indirizzo del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, appare sempre più improrogabile il rinnovo». La flotta navale di bandiera italiana, infatti, è composta da 123 mezzi, di cui più della metà con età superiore a 25 anni (60% della flotta). L'introduzione di limiti sulle emissioni dovrebbero favorirne lo svecchiamento».

In realtà da qualche tempo sindacati e Regione Campania avevano espresso preoccupazione, temendo un trasferimento di commesse in stabilimenti del Nord. L'accordo di ieri riporta le produzioni a Castellammare e individua un percorso di adeguamento infrastrutturale.

Commenta il governatore Vincenzo De Luca: «Si tratta di un accordo che formalizza l'impegno dell'azienda a una crescita produttiva e occupazionale sul nostro territorio». «Lo storico cantiere di Castellammare vanta referenze preziose.

Le competenze dei giovani sono elemento chiave per la crescita futura».

Resta generica, in realtà, la parte dell'intesa dedicata agli impegni della Regione Campania. Si parla di «promuovere progetti di ricerca, innovazione e sviluppo produttivo in coerenza con la RIS3». E di un non ben chiarito «ammodernamento delle condizioni **logistiche** esterne allo stabilimento Fincantieri». La Regione potrà utilizzare strumenti di politica industriale come la Zona economica speciale appena istituita e gli aiuti per le aree di crisi complessa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Vera Viola

Nuovo Quotidiano di Puglia

Con il progetto Inter-Pass parte la connettività tra gli scali cittadini e le altre strutture in Puglia e in Adriatico Porto e aeroporto entrano in un'unica rete

Opportunità

Hub regionale

● La vicinanza del porto all'aeroporto, vista finora come un problema, potrà rivelarsi come un'opportunità nel paniere dell'offerta che vede l'offerta combinata aereo-nave. Soprattutto nel settore in crescita delle crociere.

Brindisi-Bari

Gemellaggio in volo

● Il progetto Inter-Pass dovrebbe consentire di mettere in rete i porti e gli aeroporti di Bari e Brindisi anche attraverso l'allestimento di pannelli-video informativi. Soprattutto i terminali aeroportuali di Brindisi e Bari vengono sempre più visti come un tutt'uno.

IL BILANCIO

● Ancora una chiusura in perdita per il Comune di Brindisi, che chiude con un disavanzo anche il bilancio consuntivo del 2017, recentemente approvato dal commissario straordinario Santì Giuffrè. Il disavanzo totale, nel documento di bilancio relativo all'anno scorso, è di poco superiore ai 922mila euro, dunque leggermente più basso rispetto alla perdita con la quale si chiude anche il 2016, ovvero circa 1,1 milioni di euro. In realtà, però, avendo previsto di "spalmare" proprio quella perdita negli anni 2017, 2018 e 2019, il disavanzo dell'anno precedente va a contribuire a quello del 2017, che quindi ammonta in realtà soltanto a 250mila euro, come si legge proprio nella delibera a firma del commissario Giuffrè con la quale si decide di "spalmare" sugli anni successivi - per la precisione su 2018, 2019 e 2020 - anche questa cifra. «Il disavanzo di amministrazione al 31 dicembre 2017 risulta comprensivo - recita la delibera - del disavanzo registrato alla data del 31 dicembre 2016 (1.099.163,82 euro, rendiconto 2016) al cui ripiano l'ente

di Roberta DENETTO

Anche Brindisi beneficerà di Inter-Pass, il progetto di Aeroporti di Puglia e dell'Autorità di Sistema Portuale Adriatico Meridionale sulla connettività intermodale tra passeggeri di porti e aeroporti. L'obiettivo è migliorare, appunto, i collegamenti e rendere più fluidi gli spostamenti nelle città con maggior traffico crocieristico dell'area adriatica.

L'intervento è finanziato nell'ambito del programma Interreg Adriatic, così come descritto da una nota di entrambi gli enti che sono partner beneficiari con un cofinanziamento previsto di 164mila euro per Aeroporti di Puglia e 151mila euro per l'Autorità di Sistema. Il budget totale invece ammonta a 1.498.568 euro dei quali l'85% è cofinanziato attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale mentre il rimanente 15%, per i partner italiani, è assicurato da un finanziamento dello Stato approvato con Delibera Ciipe del 28 gennaio 2015.

Si tratta sostanzialmente di un progetto che contempla buona parte degli interventi di

natura immateriale considerando che le attività progettuali si concentreranno sulla creazione di un network di cooperazione sulla connettività intermodale e multimodale tra le infrastrutture dell'area adriatico-ionica. Uno strumento attraverso il quale sarà possibile, per tutti i partner, dare e ricevere informazioni, confrontarsi su soluzioni innovative da applicare nei momenti in cui i flussi in transito sono

più sostenuti. Il riferimento è alla stagione estiva quando i porti devono gestire uno straordinario numero di passeggeri senza, attualmente, una strutturata integrazione tra modalità e mezzi di trasporto. Il progetto consentirà dunque di mettere in rete i porti e gli aeroporti di Bari e Brindisi anche attraverso l'allestimento di pannelli-video informativi.

«L'obiettivo generale del

progetto Inter-Pass - si afferma - è quello di migliorare le connessioni intermodali tra i porti e gli aeroporti della Regione Adriatico-Ionica, al fine di migliorare la gestione del flusso dei passeggeri, soprattutto crocieristici e viaggiatori, che raggiungono destinazioni turistiche situate sulle coste dell'Adriatico e dello Ionio durante l'alta stagione».

Sul piano tecnico-burocratico il progetto ha preso avvio a gennaio di quest'anno e la

conclusione è prevista per dicembre 2019. Aeroporti di Puglia Spa ed Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Meridionale sono gli unici due partner beneficiari italiani, mentre partner associato è Venezia Terminal Passeggeri Spa. Vi sono poi altri partner beneficiari provenienti da Croazia e Grecia con l'aeroporto di Dubrovnik, l'Autorità Portuale di Dubrovnik, l'aeroporto di Pola, l'Autorità Portuale di Pola, l'Istituto Tecnologico dell'Epiro e l'Autorità Portuale di Corfù.

Nel corso dell'attuazione del progetto è prevista l'organizzazione di quattro meeting e di una conferenza internazionale che si terrà a Bari il 12 settembre in occasione della prossima edizione della Fiera del Levante. «Aeroporti di Puglia e Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Meridionale si augurano che - scrivono i due enti - Inter-Pass, oltre al conseguimento degli obiettivi del progetto, possa fungere da stimolo e contribuire alla futura collaborazione tra gli stati partner coinvolti nel programma e che possa migliorare la comprensione delle problematiche relative al traffico aereo ed alla connettività marittima».



Accanto, la nave da crociera Mac Luaca in uno dei suoi ormai molti scali nel porto di Brindisi, dove arriva con centinaia di turisti a bordo. In basso a sinistra, invece, il municipio di Brindisi visto dall'esterno. In basso a destra uno degli uffici di palazzo di città

Disavanzo totale da 922mila euro Per coprirlo già trovati i capitoli da tagliare

Consuntivo approvato: il Comune chiude in perdita anche i conti 2017

ha già proceduto con una parziale copertura nell'esercizio 2017 (366.387,94) e con l'insediamento della seconda e terza annualità per l'importo annuale di 366.387,94 rispettivamente nei bilanci 2018 e 2019». E ancora: «Per effetto di quanto sopra esposto, la quota del disavanzo di ammi-

nistrazione 2017 da ripianare ammonta a 249.997,02 euro (982.772,90 meno 732.775,88 euro già nel bilancio 2018 e 2019)».

Ma quale sarà il peso di queste perdite sulle casse del Comune nei prossimi anni? Una parte del disavanzo 2016, ovvero circa 366mila

euro, sono già state inserite come spesa nel previsionale 2017 e dunque, come detto, contribuiscono al nuovo disavanzo. A questi si aggiungono altri 366mila già inseriti nel bilancio di previsione 2018 e altri 366mila nel 2019. Questa sarebbe la situazione se nel anche nel 2017,

l'amministrazione comunale non avesse fatto registrare perdite.

E invece, anche il disavanzo dello scorso anno va coperto immediatamente. Per questo, è stato suddiviso anch'esso in tre tranche. La prima, da 83mila euro, è stata inserita nel bilancio di previsione

2018, nel quale dunque il Comune si troverà a coprire in totale poco meno di 450mila euro, visto che ci sono anche i 366mila della perdita 2016. Stessa somma, sempre che anche nel consuntivo 2018 non si configuri un disavanzo, anche nel previsionale 2019. Molto meno pesante invece, almeno fino ad oggi, la spesa per copertura perdite da inserire nel bilancio di previsione 2020, ovvero soltanto 83mila euro, l'ultima tranche della perdita del 2017.

Ma in realtà, quegli 83mila euro all'anno per i prossimi tre anni non dovrebbero pesare troppo sui cittadini. I tagli per garantire il pagamento, infatti, non riguarderanno servizi essenziali ai cittadini. In particolare il Comune dovrebbe riuscire a far fronte alla spesa grazie ad un taglio di 83mila euro alla spesa per le rette di mantenimento di minori in istituto e per il ricovero di madri con figli per gli anni 2018, 2019 e 2020, che passerebbe quindi da 4 milioni e 592mila euro a 4 milioni e 508 euro. Una soluzione rispetto alla quale ha espresso parere favorevole anche il collegio dei revisori dei conti.



dal 1977

AUTORICAMBI ALOISIO

Ricambi di qualità al miglior prezzo

MAGNETI
TUDOR
SELENIA
Castrol

www.aloisioricambi.it

BRINDISI - VIA S. SALE - VIA APPLA, 234 - TEL. 0831.587123

