



Primo Piano:

- **Assoporti lascia la riunione Europea (Ports News)**

Dai Porti:

Trieste:

"...Camalli trasferiti da Genova ..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Genova:

"...Ultimatum a Bettolo, Signorini: "No a revisione concessione"..." (The Medi Telegraph)

Campania:

"...Crescono i traffici nel porto..."

(Seareporter, Informazioni Marittime)

Messina:

"...L'accorpamento con Gioia Tauro è stata una follia..."

(Stretto Web)

"...il progetto per un nuovo pontile..." (Gazzetta del Sud)

"...Gravi le dichiarazioni di Micchicché..."

(Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessina.it)

"...il sud ha risorse e progetti per rilanciarsi da solo..."

(Gazzetta del Mezzogiorno)

Augusta:

"...AdSP la rivolta di Augusta..." (Gazzetta del Sud, Ferpress)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Dura condanna dello strampalato intervento di Karel De Gucht

Insulti dal Belgio, Assoportori lascia la platea ESPO

Nel corso della Espo Conference 2018 tenutasi a Rotterdam i porti italiani presenti – rappresentati dal Presidente di Assoportori Zeno D'Agostino e dai Presidenti Stefano Corsini (AdSP Alto Tirreno), Pino Musolino (AdSP Mare Adriatico Settentrionale) e Ugo Patroni Griffi (AdSP Mare Adriatico Meridionale) – hanno deciso di abbandonare la sala della conferenza. A provocare la loro reazione è stato Karel De Gucht, già Ministro degli Esteri belga e Commissario Europeo al Commercio, che per oltre 15 minuti si è lasciato andare a un intervento incentrato sulla situazione politica ed economica italiana: commenti superficiali, note eccessivamente polemiche e valutazioni inappropriate che hanno costretto i rappresentanti della portualità italiana a stigmatizzare duramente questa intollerabile ingerenza nelle questioni interne di un altro Paese.

Il secolo XIX

Non c'è il personale, camalli trasferiti da Genova a Trieste

I rappresentanti dei lavoratori: «A rischio l'organico dei porti»

GENOVA. I sindacati dei trasporti liguri e triestini di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno scritto una lettera alle Autorità di sistema portuale di Genova -Savona e di Trieste, oltre che alle segreterie nazionali, per esprimere «preoccupazione» sul distacco per un mese di 10 lavoratori portuali dipendenti del Genoa Metal Terminal (Gmt, controllato dal gruppo olandese Steinweg) da Genova all'Adriaterminal di Trieste, dove sono stati assunti a tempo determinato.

I portuali - questo dettaglio arriva dal Collettivo autonomo lavoratori portuali di Genova, che nella notte tra giovedì e ieri ha fatto un'azione dimostrativa al Gmt - sarebbero stati mandati a Trieste insieme a tre carrelli elevatori e 10 lamiere da utilizzare nelle lavorazioni in stiva, mancando nello scalo giuliano persone e mezzi per svolgere operazioni portuali di questo tipo.

«Ricordiamo - sottolineano però i confederali liguri- che i lavoratori del Gmt fanno par te di una concessione legata a un piano d'impresa, che comprende un numero di dipendenti, e che con questa operazione non viene rispettato».

Insomma, i sindacati contestano al terminalista la decisione di spostare manodopera da un

terminal all'altro d'Italia: il primo rischio è comprimere ulteriormente la forza lavoro dei porti, già messa a rischio da automazione e autoproduzione, in un momento in cui proprio quest'ultima pratica (che consiste nell'impiego da parte dell'armatore di marittimi in operazioni portuali) è finita nel mirino di uno sciopero nazionale e proprio mentre le Authority dovrebbero definire l'organico dei porti, quindi il numero di addetti necessario al funzionamento di uno scalo tra dipendenti dei terminal, delle imprese, delle compagnie.

Anche i sindacati confederali triestini (dove è presente anche l'Ugl) hanno chiesto un incontro d'urgenza con l'Adsp, «perché siano chiariti i contorni di questa anomala e contrattualmente non corretta situazione» che «deve essere intesa come un fatto del tutto eccezionale e non preso come precedente da ripetere in altri scali».

ALBERTO QUARATI

Il Secolo XIX

Camalli in trasferta, parla D' Agostino: «Tutto regolare». E minaccia dimissioni

Il numero uno del porto di Trieste difende le scelte del gruppo Steinweg

GENOVA. Sale la tensione dopo la mossa, decisa dal terminalista Steinweg, di spostare per un mese 10 portuali dipendenti dal terminal genovese (Gmt) a quello triestino (Adria terminal), insieme a tre carrelli elevatori e alcune lastre, per svolgere attività di carico - scarico merce a bordo della nave "Bunun Elegance".

Un'operazione che non è piaciuta ai sindacati, che la leggono come un rischio per il lavoro portuale: il numero dei dipendenti di un terminal è infatti legato alla sua specifica concessione demaniale, e la sua alterazione, come appare in questo caso, rischia in prospettiva di comprimere i diritti dei lavoratori, già sotto tiro (lato mare) degli armatori, che per le operazioni di blocco e sblocco di container e rotabili spingono per affidarsi ai loro equipaggi piuttosto che alla manodopera in banchina. Non solo, ma tutto questo avviene mentre le Autorità di sistema portuale sono alle prese con la redazione dell' Organico porto, cioè la quantificazione del personale necessario al funzionamento delle strutture amministrative.

Sulla questione Steinweg «siamo ancora in trattativa- di ce il presidente del porto di Trieste, Zeno D' Agostino- ma credo si sia fatto

un caso di una situazione straordinaria: questo fine settimana abbiamo in porto una presenza del tutto eccezionale di navi, e materialmente qui non c' era personale qualificato per operare sull' unità all' Adriaterminal. Non lo avevano loro, e non lo aveva la nostra Agenzia per il lavoro portuale, 130 persone, che sin qui ha registrato 0,5 giorni di mancato avviamento: credo che in nessun porto in Italia si sia mai verificata questa situazione.

Ecco perché abbiamo acconsentito allo spostamento dei lavoratori da Genova a Trieste».

D' Agostino è così convinto della bontà della sua posizione da mettere sul tavolo le dimissioni: «Se c' è qualcuno che crede di poter esercitare le prerogative dell' Adsp in porto, si faccia avanti. Io sono pronto a prendere conseguenze estreme. Vedremo se il porto funzionerà meglio senza l' attuale presidenza».

I Cobas giuliani hanno anche avanzato l' ipotesi che a questa situazione ci si è voluti arrivare, essendo mancato per anni un serio impegno a formare il personale della compagnia portuale triestina: «Non posso rispondere di quello che è successo in 25 anni -ribatte D' Agostino- ma posso farlo per gli ultimi

- segue

due: abbiamo rilanciato l'attività di manodopera portuale con la creazione dell' Agenzia, mettendo in sicurezza oltre 100 persone che rischiavano di rimanere senza lavoro. Abbiamo recentemente stipulato un accordo per la formazione proprio con i portuali genovesi, ci è già stato approvato il primo stralcio di Organico porto che riguarda il settore caffè. L' unica cosa che non potevamo prevedere, è stata la crescita così elevata dei traffici, che ci ha portato alla situazione di oggi».

«Ho letto la vicenda solo sul giornale - premette invece Luca Becce, presidente di Assiterminal, l' associazione dei terminalisti italiani -. Non conosco la situazione in dettaglio, ma se non sbaglio societaria mente i due terminal sono parte della stessa azienda, non si tratta di due società distinte all' interno di un gruppo. Ai sensi di contratto nazionale e integrativo, penso che il trasferimento possa essere effettuato, benché questo sia un caso raro.

Mi permetto però di fare una considerazione più politica prosegue Becce -: da amministratore dell' Agenzia di Livorno non posso che condividere il modello di flessibilità che prevede l' utilizzo di agenzie e compagnie portuali regolamentate dalla legge sui porti 84/94, che norma anche i dipendenti dei terminal. Tuttavia, non vorrei che qualcuno trasformasse l' Organico porto in una sorta di gabbia per limitare la libera impresa delle aziende portuali. Le attività in banchina non possono essere determinate dalla cogenza».

ALBERTO QUARATI

Pcs, la rivincita del sistema Genova / FOCUS

Genova - Spediporto: «Il nostro modello è stato fatto proprio a livello nazionale dal Mit».

Genova - Una direttiva del ministero delle Infrastrutture e trasporti appena pubblicata in Gazzetta Ufficiale impone che i sistemi informatici (Pcs) delle comunità portuali italiane trasmigrino, a cura delle Autorità di sistema portuale, nella nuova piattaforma logistica nazionale (Pln) entro il prossimo 30 settembre. A gestire il sistema nazionale saranno Uirnet e la società che ha vinto la concessione del servizio, **Dxc Technology**. la piattaforma è aperta e neutrale, ma a partire dalla versione base potrà essere personalizzata con servizi per gli operatori.

«Le tariffe per i servizi Pcs Pln - spiega il decreto - saranno definite dal Concessionario in accordo con le Adsp e gli operatori delle comunità portuali e validate da Uirnet, sentito il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti». Soddisfazione arriva da **Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi** che ha promosso la nascita di E-Port, il primo Pcs italiano. «Non vi è dubbio - afferma il direttore generale dell'associazione, Giampaolo Botta - che il porto di Genova, il primo a trasmigrare, insieme al porto di Ravenna, nella Pln, abbia fatto scelte coerenti con il pensiero e le strategie dello stesso Mit laddove ha scelto di non interrompere la capacità di sviluppo It del proprio sistema portuale, ma anzi di potenziarlo con una ulteriore stretta inclusione con la Pln. Coerente anche il sistema di riferimento tariffario individuato che, pienamente corrispondente all'art. 2 comma 4 della direttiva, ha individuato servizi e prestazioni che fuori dalla gratuità della Pln dovessero essere remunerati con un nuovo modello tariffario in grado di superare il precedente e ormai datato sistema impositivo per accedere a un più moderno e trasparente modello di pay per use».

Il sistema di tariffazione del **Pcs genovese era stato criticato da Alsea**, realtà che rappresenta la quasi totalità delle imprese di spedizioni e dei corrieri della provincia di Milano, Lodi e Pavia nel settembre 2017. L'Adsp del mar Ligure occidentale aveva introdotto provvisoriamente una "tassa informatica" che dal 1° agosto 2017 obbligava tutti gli operatori a pagare 1,23 euro (Iva esclusa) su ogni carico in entrata e in uscita dallo scalo ligure. La tassa, riguardante i traffici contenitori e quelli ro-ro e addebitata ai singoli caricatori, era stata introdotta dall'**Authority di Genova e Savona** per finanziare il sistema informatico E-port.

Adesso il decreto supera questa fase locale e porta il tutto sotto la gestione nazionale. I porti che non saranno dotati di un proprio sistema utilizzeranno

- segue

quello comune messo a punto a livello nazionale. Commenta ancora Botta: «Il Mit da un lato ha voluto valorizzare il ruolo e il lavoro svolto da quelle Autorità portuali che negli anni hanno investito e sviluppato Pcs proprietari, concedendo loro di poter fin da subito ulteriormente potenziare i propri sistemi informativi attraverso una più penetrante sinergia con la parte pubblica (**Pmis**, Sportello unico, eccetera), dall'altro ha voluto garantire anche alle Adsp più in ritardo di beneficiare di una rilevante expertise maturata sia dalla Pln che dai Pcs in questi anni. Il tutto nel rispetto di un ruolo di garanzia e coordinamento assegnato alle Adsp che dovranno trovare con gli operatori portuali modelli organizzativi e tariffari adeguati allo sviluppo dei Pcs e alla loro integrazione all'interno della Pln».

Obiettivo dei Pcs è ottimizzare, gestire e **automatizzare i processi portuali**, ivi compresi quelli autorizzativi, amministrativi e logistici, attraverso la singola immissione del dato e lo scambio di informazioni con il trasporto e la catena logistica.

Ultimatum a Bettolo, Signorini: «No a revisione concessione»

Genova - Il presidente dei porti di Genova e Savona: «Saremmo sommersi dai ricorsi».

Genova - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, sostiene l'intervento di Giovanni Toti e Marco Bucci, che sabato in una nota congiunta hanno toccato il tempo ai due soci del Consorzio Bettolo, il gruppo armatoriale Msc e il terminalista Gip, che ormai da anni non riescono a trovare una composizione per firmare l'accordo che dovrebbe dare il via alla realizzazione del terminal Bettolo, nell'area sotto la Lanterna di Genova. Se non si arriverà in tempi brevi all'accordo **(l'ideale per Toti doveva essere sabato prossimo, con il battesimo della "Msc Seaview" a Genova)** governatore ligure e sindaco di Genova chiederanno a Signorini di non dare in concessione l'area al Consorzio, e di non consentire l'allungamento della concessione al Sech, il terminal controllato da Gip. «Sono due ipotesi che evidentemente ci porterebbero ai bizantinismi dei ricorsi: speriamo in un accordo, perché credo nessuno voglia imboccare una strada di questo genere. Quella di Toti e Bucci - commenta Signorini - non penso sia da intendersi come una minaccia, quanto una corretta difesa del bene pubblico, e quindi va letta nel senso politico più alto. Su Bettolo non solo sono già stati fatti investimenti cospicui (250 milioni di euro ndr) ma abbiamo pronti altri 35 milioni per ultimare i piazzali di accesso, i collegamenti stradali e ferroviari. Politicamente il richiamo di Toti e Bucci è anche coerente agli incontri avuti nei mesi trascorsi con le parti in causa, e con il fatto che proprio in questi giorni entrambe celebrano qui a Genova importanti traguardi imprenditoriali: i 25 anni di Gip, l'arrivo della "Msc Seaview"»

Crescono nel primo quadrimestre 2018 i traffici nei porti della Campania

(FERPRESS) – Napoli, 4 GIU Il traffico commerciale nei porti di Napoli e Salerno continua a manifestare una rilevante crescita, iniziata a partire dal 2016. Nel primo quadrimestre del 2018, rispetto all'omologo periodo dell'anno precedente, aumenta del 7,15% il traffico container nei porti del Mar Tirreno Centrale: a Napoli l'incremento è pari al 5,15% ed a Salerno al 9,6%.

Le rinfuse liquide crescono nel porto di Napoli del 5,9% rispetto al primo quadrimestre del 2017, mentre le rinfuse solide nel porto di Salerno aumentano del 53,7%, sempre nel confronto tra i due quadrimestri 2017 e 2018. In flessione invece, nei porti campani, il traffico ro-ro nel primo quadrimestre del 2018, per un valore pari al 10,6%.

Anche il traffico passeggeri, e soprattutto i flussi turistici, segnala un andamento positivo. Il traffico delle crociere, dopo un 2017 difficile, cresce complessivamente del 20,2% nei porti del Mar Tirreno Centrale, con una crescita del 14,35% nel porto di Napoli e del 142,1% nel porto di Salerno. nel corso del 2018 si dovrebbe complessivamente arrivare ad una crescita cumulata superiore al 10%.

Il traffico passeggeri di corto e medio raggio registra invece una lieve flessione nel primo quadrimestre (-2,3%), ma si tratta di un periodo poco significativo dal punto di vista dei volumi complessivi, in quanto è con la stagione estiva che si raggiungono i numeri davvero rilevanti.

Primo quadrimestre 2018. Crescono i traffici nei porti della Campania



Napoli, 04 giugno 2018 – Il traffico commerciale nei porti di Napoli e Salerno continua a manifestare una rilevante crescita, iniziata a partire dal 2016. **Nel primo quadrimestre del 2018, rispetto all'omologo periodo dell'anno precedente, aumenta del 7,15% il traffico container nei porti del Mar Tirreno Centrale: a Napoli l'incremento è pari al 5,15% ed a Salerno al 9,6%.**

Le rinfuse liquide crescono nel porto di Napoli del 5,9% rispetto al primo quadrimestre del 2017, mentre le rinfuse solide nel porto di Salerno aumentano del 53,7%, sempre nel confronto tra i due quadrimestri 2017 e 2018. In flessione invece, nei porti campani, il traffico ro-ro nel primo quadrimestre del 2018, per un valore pari al 10,6%.

Anche il traffico passeggeri, e soprattutto i flussi turistici, segnala un andamento positivo. Il traffico delle crociere, dopo un 2017 difficile, cresce complessivamente del 20,2% nei porti del Mar Tirreno Centrale, con una crescita del 14,35% nel porto di Napoli e del 142,1% nel porto di Salerno. nel corso del 2018 si dovrebbe complessivamente arrivare ad una crescita cumulata superiore al 10%.

Il traffico passeggeri di corto e medio raggio registra invece una lieve flessione nel primo quadrimestre (-2,3%), ma si tratta di un periodo poco significativo dal punto di vista dei volumi complessivi, in quanto è con la stagione estiva che si raggiungono i numeri davvero rilevanti.

Informazioni Marittime

Quadrimestre Napoli e Salerno, traffico in crescita



Cala solo il traffico ro-ro nei primi quattro mesi dei porti di Napoli e Salerno, tutto il resto è in crescita. L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale ha reso noti i dati del traffico commerciale, confermando un andamento positivo iniziato nel 2016.

Nel primo quadrimestre del 2018, rispetto all'omologo periodo dell'anno precedente, aumenta del 7,15 per cento il traffico **container**: a Napoli l'incremento è stato del 5,15 per cento, a Salerno del 9,6 per cento.

Nel porto capoluogo le rinfuse liquide crescono del 5,9 per cento, nel porto di Salerno le rinfuse solide di ben il 53,7 per cento. In flessione invece, nei porti campani, il traffico ro-ro per un valore pari al 10,6 per cento.

Anche il traffico passeggeri, e soprattutto i flussi turistici, vedono un andamento positivo. Il traffico delle **crociere**, dopo un 2017 difficile, cresce complessivamente del 20,2 per cento, con una crescita del 14,35 per cento nel porto di Napoli e del 142,1 per cento nel porto di Salerno. Nel corso del 2018 si dovrebbe complessivamente arrivare a una crescita cumulata superiore al 10 per cento.

Il traffico passeggeri di **corto e medio raggio** registra invece una lieve flessione nel primo quadrimestre (-2,3%), ma si tratta di un periodo poco significativo dal punto di vista dei volumi complessivi, in quanto è con la stagione estiva che si raggiungono i numeri davvero rilevanti.

Elezioni Messina, Micciché sull' Autorità Portuale: "L' Accorpamento con Gioia Tauro è stata una follia, Delrio ha sbagliato. In parlamento un ddl per l' autonomia" [FOTO]

Il presidente dell' Ars oggi in visita nella città dello Stretto: "Messina deve essere autonoma, Delrio ha fatto un grave errore"

Oltre ad aver visitato Forte Gonzaga , il Presidente dell' Ars, oggi in visita a Messina a sostegno del candidato sindaco del centrodestra Dino Bramanti , ha fatto un sopralluogo al Porto di Tremestieri. Presenti all' incontro di oggi anche Il commissario straordinario dell' AP di Messina **Antonino De Simone** e del Comandante della Capitaneria di Porto Salvatore Laganà , gli assessori designati alle Infrastrutture ed al Risanamento Pino Falzea e alla Legalità e Sicurezza Mario Ceraolo ed i parlamentari di Forza Italia, Nino Germanà e Matilde Siracusano . "Unire l' authority di Messina con quella di Gioia Tauro - ha detto Gianfranco Micciché- è stata una follia". Questo accorpamento - ha proseguito - non aveva logica da nessun punto di vista. L' ex ministro Delrio ha fatto un grave errore, forse non e' mai stato a Messina si sarebbe reso conto subito che era una cosa sbagliata. Non so quale fosse la scelta migliore, so solo che l' unica cosa da non fare era accorpare Messina con Gioia Tauro lo capiscono anche i bambini ". " Proprio in questi giorni- ha detto- la deputata di Forza Italia Matilde Siracusano ha presentato un disegno di legge per chiedere che l' Autorità portuale di Messina torni alla sua autonomia". "Qui a Tremestieri da mesi - ha aggiunto - si aspetta da mesi un' autorizzazione per il Porto di Tremestieri per il maxi dragaggio. L' autorizzazione dovrebbe essere fatta da parte di qualche funzionario dell' assessorato regionale territorio e ambiente. Non e' possibile che per dire sì o no si debba aspettare tutto questo tempo e che l' apparato burocratico blocchi opere già finanziate per avere delle semplici autorizzazioni". "Il futuro del completamento del porto di Tremestieri non può essere bloccato perché ci sono funzionari che hanno paura di mettere una firma. Ci sono i finanziamenti, l' impresa c' è, c' è il progetto, ma da un anno manca un' autorizzazione della Regione. E' impensabile che punti di Pil siano

- segue

nelle mani di 4 funzionari incapaci di dire sì o no. La disoccupazione in Sicilia è figlia della titubanza di questa burocrazia. Parlerò con l' assessore Cordaro per sbloccare il problema dell' autorizzazione al maxi dragaggio della parte sud del Porto ma è pazzesco che debba essere la politica, un anno dopo la richiesta e dover intervenire. E' questo il vero cancro della Sicilia, la burocrazia che blocca tutto. Un' autorizzazione ferma da un anno in un ufficio regionale, con l' ex governo Crocetta incapace di risolvere un simile problema e l' amministrazione comunale che non è stata capace di battersi per un' opera così importante". Il coordinatore regionale di Forza Italia ha poi continuato "Finalmente dopo 5 anni d' improvvisazione con l' amministrazione Accorinti Messina ha l' occasione di cambiare registro ed affidarsi a chi, come Dino Bramanti , rappresenta l' eccellenza e la capacità manageriale. Forza Italia ha deciso di correre con 4 liste e non con una soltanto, per poter rafforzare il risultato ed io dico che le nostre 4 liste registreranno la soglia del 24% il 10 giugno, con il 6% per lista. Ma il professore Bramanti è sostenuto da 10 liste e sono certo che tutte faranno la loro parte". "Il porto di Tremestieri è l' interfaccia con il Continente - ha commentato il candidato sindaco Dino Bramanti - ma i lavori hanno subito un brusco rallentamento e si sono fermati a causa della mancata autorizzazione da parte di un ufficio della Regione che potrebbe consentire il maxi dragaggio. So che il presidente dell' Ars manterrà l' impegno preso oggi per far sì che l' assessore Cordaro ponga fine a questi ostacoli. Solo con la sinergia tra Messina e Palermo potremo rilanciare la città e liberare Messina dai tir. Attraverso la liberazione della rada San Francesco e la realizzazione di un lunghissimo water front da sud a nord rilanceremo l' economia messinese. La nostra vocazione è turistica e mi amareggia vedere le condizioni di Forte Gonzaga, che sono poi le stesse delle altre fortezze, che invece potrebbero essere inserite in un circuito turistico. L' attenzione che la Regione presterà anche in questa direzione, come ci ha già preannunciato il presidente dell' Ars ci rinfranca".

Sviluppo del crocierismo

Authority, il progetto per un nuovo pontile

Milazzo Nella pianificazione di sviluppo del crocierismo, l' **Autorità portuale** ha già immaginato per il porto mamertino la realizzazione di un pontile, con struttura metallica, finalizzato all'imbarco e sbarco dei passeggeri con un percorso da realizzare presso la congiungente del molo foraneo ed il vecchio molo Marullo (limitrofo vecchio fanale verde).

Secondo quanto emerge nello studio l' **Autorità** immagina di creare una zona d'ormeggio delle navi da crociera mediante la realizzazione di strutture a mare (briccole) costituenti basi di ormeggio dotate di bitte e strutture respingenti per l'attracco in sicurezza dei mezzi navali. Ipotesi interessante, anzi a quanto pare lo studio di fattibilità finalizzato alla creazione di un insieme di opere atte a permettere l'ormeggio di navi da crociera sul lato esterno (nord) del molo foraneo è stato completato. Questo intervento consentirebbe finalmente allo scalo mamertino di non essere considerato "ruota di scorta" di **Messina** proprio per l'assenza di banchine idonee ad ospitare navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri che sono quelle ormai richieste dal mercato del crocierismo.

Nel frattempo sempre da **Messina** si sottolinea che il porto di Milazzo è inserito a pieno titolo nelle diverse azioni di marketing sviluppate dall' **Autorità portuale** per incrementare la presenza crocieristica nei due porti di competenza.

L'ente guidato da De Simone ha voluto soddisfare la richiesta di alcuni armatori di ricevere un breve filmato sulla destinazione da proiettare a bordo delle navi da crociera il giorno prima dell'attracco per informare i passeggeri sull'offerta turistico-culturale di **Messina** e provincia. E nel video vi sono anche le bellezze architettoniche di Milazzo.

L'obiettivo - si legge in una nota - è quello di presentare al meglio le ricchezze locali e suscitare un'emozione positiva sul territorio e sulle due città di approdo, con immagini suggestive dei principali monumenti, delle bellezze naturalistiche e culturali, delle attività che è possibile fare durante le ore di sosta della nave, dei luoghi da poter visitare in escursione, delle tipicità enogastronomiche.(r.m.)

Dure critiche di Accorinti e dell' assessore De Cola dopo la visita elettorale del presidente dell' Ars a Tremestieri

«Gravi le dichiarazioni di Micciché»

Il sindaco: si accorge ora dei ritardi della burocrazia regionale, il cantiere in ogni caso è aperto!

Lucio D' Amico «Il futuro del completamento del porto di Tremestieri non può essere bloccato perché ci sono funzionari che hanno paura di mettere una firma. Ci sono i finanziamenti, l' impresa c' è, c' è il progetto, ma da un anno manca un' **autorizzazione** della Regione. È pazzesco che debba essere la politica, un anno dopo la richiesta e dover intervenire. Un' **autorizzazione** ferma da un anno in un ufficio regionale, con l' ex governo Crocetta incapace di risolvere un simile problema e l' Amministrazione comunale che non è stata capace di battersi per un' opera così importante». Queste erano state le dichiarazioni di Gianfranco Micciché, presidente dell' Ars, accompagnato dal candidato sindaco Dino Bramanti al porto di Tremestieri nella mattina di venerdì.

A distanza di 24 ore è arrivata la replica dell' Amministrazione comunale. «Dalle dichiarazioni del presidente dell' Ars, durante il sopralluogo elettorale nel cantiere del nuovo porto di Tremestieri, che l' Amministrazione Accorinti ha già aperto da più di un mese - affermano il sindaco e l' assessore Sergio De Cola - sembrerebbe quasi che tutto sia fermo in attesa del loro intervento per sbloccare alcune pratiche alla Regione. Per amore di

verità (riscontrabile in atti) va detto con chiarezza che le cose non stanno così». E a loro avviso è grave la dichiarazione di Micciché, «che ha tra l' altro adombrato la prospettiva che, con un sindaco dello stesso "colore" del Governo regionale, la burocrazia rimuova finalmente gli ostacoli». De Cola, in particolare, fa il punto sull' opera: «Con un lavoro lungo e impegnativo l' Amministrazione Accorinti collaborando con tutti i soggetti coinvolti, primo tra tutti l' **Autorità portuale**, è riuscita a chiudere il lungo e complesso iter per definire tutte le fasi di progettazione ed è anche riuscita a trovare tutti i finanziamenti ancora mancanti (oltre 30 milioni di euro), arrivare alla firma del contratto con l' impresa e quindi avviare la realizzazione di questa importantissima opera che offre nuove prospettive alla città. Il 13 marzo del 2018 con una cerimonia pubblica è stata infatti effettuata la consegna del cantiere all' impresa che con immediatezza ha avviato le prime fasi del lavoro: recinzione, ricerca ordigni bellici, demolizioni... A oggi i lavori sono avviati, tutte le **autorizzazioni** sono state ottenute meno quella relativa

- segue

al dragaggio, anche se richiesta da un anno. Autorizzazione, quest' ultima, che come sanno tutti messinesi è sempre inspiegabilmente quasi un "parto", quanto meno per i tempi, per gli uffici della Regione».

Accorinti rincara la dose: «Bisogna forse chiedersi come mai chi ricopre ruoli pubblici e chi aspira ad averne si accorga solo oggi, a otto giorni dal voto (l), che da sempre è stato un problema avere queste autorizzazioni. Eppure, i messinesi tutti hanno subito l' assenza di questa autorizzazione che equivale alla chiusura parziale di Tremestieri con conseguente incremento del traffico in città. Credo chi ha responsabilità pubbliche debba sempre occuparsi del bene pubblico, non solo negli ultimi giorni della campagna elettorale. Se questo avvenisse indipendentemente dalle necessità elettorali dei propri candidati molte cose funzionerebbero meglio e anche i cantieri di opere importanti potrebbero essere aperti in tempi rispettosi dei diritti dei cittadini, che sono sempre prioritari rispetto alle ragioni della piccola politica».

"E sul sopralluogo con Bramanti: «Si accorge oggi del problema autorizzazioni?»

Porto di Tremestieri, Accorinti e De Cola a Micciché': «non è tutto fermo, i lavori sono consegnati»

«Dalle dichiarazioni del presidente dell'Assemblea regionale Gianfranco Micciché durante un sopralluogo elettorale insieme al candidato sindaco Dino Bramanti nel cantiere del nuovo porto di Tremestieri, che l'amministrazione Accorinti ha già aperto da più di un mese, sembrerebbe quasi che tutto sia fermo in attesa del loro intervento per sbloccare alcune pratiche alla Regione. Per amore di verità (riscontrabile in atti) va detto con chiarezza che le cose non stanno così». Il sindaco Renato Accorinti e l'assessore ai Lavori pubblici Sergio De Cola criticano duramente le parole di Micciché - che ha tra l'altro adombrato la prospettiva che, con un sindaco dello stesso "colore" del Governo regionale, la burocrazia rimuova finalmente gli ostacoli! - e ricostruiscono brevemente la storia dell'opera. «Con un lavoro lungo e impegnativo - ricorda De Cola - l'amministrazione Accorinti collaborando con tutti i soggetti coinvolti, primo tra tutti l'Autorità Portuale, è riuscita a chiudere il lungo e complesso iter per definire tutte le fasi di progettazione ed è anche riuscita a trovare tutti i finanziamenti ancora mancanti (oltre 30 milioni di Euro), arrivare alla firma del contratto con l'impresa e quindi avviare la realizzazione

di questa importantissima opera che offre nuove prospettive alla città. Il 13 marzo del 2018 con una cerimonia pubblica è stata infatti effettuata la consegna del cantiere all'impresa che con immediatezza ha avviato le prime fasi del lavoro: recinzione, ricerca ordigni bellici, demolizioni... A oggi i lavori sono avviati, tutte le autorizzazioni sono state ottenute meno quella relativa al dragaggio, anche se richiesta da un anno. Autorizzazione, quest'ultima, che come sanno tutti messinesi è sempre inspiegabilmente quasi un "parto", quanto meno per i tempi, per gli uffici della Regione». Sulla stessa linea il sindaco Accorinti: «Siamo certi che arriverà, anche per evitare che un lavoro di questa importanza possa subire rallentamenti e quindi generare responsabilità per gli uffici regionali; bisogna forse chiedersi, però, come mai chi ricopre ruoli pubblici e chi aspira ad averne si accorga solo oggi, a otto giorni dal voto (!), che da sempre è stato un problema avere queste autorizzazioni. Eppure, i messinesi tutti hanno subito l'assenza di questa autorizzazione che equivale alla chiusura parziale di Tremestieri con conseguente incremento del traffico in città». «Credo chi ha responsabilità pubbliche - conclude Accorinti - debba

sempre occuparsi del bene pubblico, non solo negli ultimi giorni della campagna elettorale. Se questo avvenisse indipendentemente dalle necessità elettorali dei propri candidati molte cose funzionerebbero meglio e anche i cantieri di opere importanti potrebbero essere aperti in tempi rispettosi dei diritti dei cittadini, che sono sempre prioritari rispetto alle ragioni della piccola politica».

LA «QUESTIONE» MERIDIONALE

Il Sud ha risorse e progetti per rilanciarsi da solo

Ecco da che cosa può iniziare la ministra pugliese Barbara Lezzi

Non è vero che non serva un Ministero per il Sud: chi lo ha affermato ha mostrato ancora una volta il proprio dilettantismo accademico, perché continua ad ignorare tutto quanto è in corso nelle regioni meridionali, sia a livello di interventi pubblici bisognosi di essere accompagnati e monitorati con grande attenzione - e sia nella business community ove, accanto ai grandi gruppi, stanno crescendo tante imprese locali che offrono concrete speranze non solo per lo sviluppo dell'Italia meridionale ma anche dell'intero Paese, anche se dovranno aumentare ancor più le loro dimensioni e la capacità competitiva.

L'istituzione del Ministero per il Sud nel nuovo Governo Conte ricalca quello della Coesione e del Mezzogiorno nel precedente esecutivo Gentiloni. Dalla denominazione del Dicastero sembrerebbe di comprendere che dovrebbe occuparsi solo delle regioni meridionali. La guida è stata assegnata alla nostra conterranea senatrice Barbara Lezzi di Lecce cui è doveroso rivolgere un augurio di buon lavoro.

Il meridionalismo d'antan - che da anni continua a sollecitare imperterrito sempre nuove risorse per il Meridione, senza mai chiedersi poi se e come vengano effettivamente impiegate - si sta interrogando su cosa possa fare un Ministero senza portafoglio, a fronte delle crescenti esigenze delle popolazioni meridionali che, secondo i rappresentanti di quella corrente di pensiero, meriterebbero ben altro apporto di risorse rispetto a quelle prevedibilmente destinate a soddisfarle nel programma che il nuovo governo presenterà in Parlamento.

Ora, chi scrive ha ritenuto opportuno ormai da tempo prendere le distanze da questo Meridionalismo d'altri tempi che finisce col raffigurare il Mezzogiorno sempre e soltanto segnato dal divario con il Nord, sempre e soltanto bisognoso di trasferimenti aggiuntivi in quanto privo di una qualsivoglia dinamica interna che, al contrario, se analizzata con rigore scientifico, mette in luce in tutte le regioni numerosi punti di forza in agricoltura, nell'industria, nel turismo, nella ricerca e nelle infrastrutture. Pertanto, ritengo doveroso riflettere su quanto il Ministero affidato alla senatrice Lezzi potrebbe fare, sia partendo da quanto eredita dalla gestione del prof. De Vincenti, e sia stimolando in profondità la società meridionale ad impegnarsi in un costante sforzo autopropulsivo, capace di generare dall'interno risorse

- segue

sufficienti per la sua crescita e per aumentare l'occupazione.

Non è affatto vero infatti che il quadro degli interventi in corso sia di modeste dimensioni e quasi impercettibile nei suoi risultati.

Bisogna prendere in considerazione in proposito sia gli interventi finanziati con i Patti per il Sud sottoscritti dai precedenti Governi con Regioni e Città metropolitane, e sia quelli invece portati innanzi dalle stesse Regioni con i fondi comunitari del ciclo 2014-2020. Così come si dovrebbero ricordare - ma stranamente i vecchi meridionalisti li dimenticano gli interventi in conto capitale da parte delle imprese pubbliche nazionali nelle regioni meridionali che in taluni casi hanno assunto negli ultimi anni dimensioni e lanci quantitativi persino spettacolari.

Allora ricordiamo che con i Patti per il Sud sottoscritti con le Regioni (Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna) e con 7 città metropolitane (Bari, Cagliari, Catania, Messina, Napoli, Palermo e Reggio Calabria) sono stati messi in cantiere complessivamente 770 interventi (che includono anche più progetti) per un importo di 39,2 miliardi, così suddivisi: 35% alle infrastrutture, 29% all'ambiente, 18% allo sviluppo economico, 7% a turismo, cultura e valorizzazione di risorse naturali, 3% alla formazione, il 7% ad altri impieghi e una quota limitata al rafforzamento amministrativo. Ebbene dei 39,2 miliardi stanziati, 6,3 miliardi, pari al 16%, riguardano lavori in corso di esecuzione di 691 progetti; 15,2 miliardi, pari al 39%, sono riferiti a lavori attivati per 1.810 progetti; 6,6 miliardi, pari al 17%, riguardano opere in avvio di progettazione, e 11,3 miliardi, pari al 28%, sono destinati a finanziare 572 progetti in programmazione.

Questi dati (di fonte ministeriale) risalgono, per quel che si riferisce agli stati di avanzamento, ad alcuni mesi orsono.

Allora, già il vigilare con particolare impegno sullo stato di attuazione di questi interventi o sulla loro accelerazione, puntando ad ultimarli o a cantierizzarli in tempi ragionevoli, è un compito spettante alla nuova ministra che può meritoriamente essere assolto da lei e dal suo staff.

Inoltre è in corso di attuazione il contratto istituzionale di sviluppo per l'area di Taranto che ha previsto interventi complessivi per 882,2 milioni di euro così suddivisi: 416,6 milioni (47,2%) per infrastrutture portuali, 319 milioni (36,2%) per salute e ambiente, 109,4 milioni (12,4%) per rigenerazione urbana e 37,1 milioni (4,2%) per l'Arsenale. Ora l'1,7% delle risorse stanziate, ovvero 15,3 milioni, è stato già impiegato in lavori conclusi, il 49,8%, pari a 439,3 milioni, riguarda interventi in esecuzione, il 2,9% ovvero 25,5 milioni è riferito a lavori in affidamento, mentre il 45,6%, corrispondenti a 402,1 milioni, riguarda interventi in progettazione e programmazione.

Questo, lo si ripete, era lo stato di avanzamento di Patti e Contratto per Taranto ad alcuni mesi orsono, ma la situazione ha avuto ulteriori sviluppi in tempi più recenti. È opportuno ricordare inoltre che le imprese pubbliche nazionali (Leonardo, Ferrovie, Poste, Enel, Eni, Grtn, Gse, Terna, Anas), stanno concentrando nelle regioni meridionali percentuali significative ed in molti casi in crescita dei loro investimenti in conto capitale. Quelli di Leonardo (ex Finmeccanica) sono passati dal 12,2% del 2014 al 28,9% del loro totale nel 2016. Il gruppo Ferrovie, a sua volta, è passato nel Sud dal 18,4% del complesso dei suoi interventi nel 2014, al 34,7% nel 2016, l'Enel nel 2016 ha concentrato nel Mezzogiorno il 33,8% di tutti i suoi investimenti, mentre l'Eni, sempre nel 2016, ha toccato il 38,9%, Terna il 56% e l'Anas addirittura il 72,3%.

Allora, monitorare con attenzione e vigilanza il prosieguo degli investimenti dei grandi gruppi pubblici nelle regioni meridionali è un altro compito del ministero per il Sud, così come quello di assicurare - con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - che partano quanto prima gli investimenti previsti per le cinque Ali -Aree logistiche integrate in Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia nord -occidentale e a sud -orientale, previsti dal Pon infrastrutture e reti 2014-2020 che proprio nelle prossime settimane andranno a definitiva approvazione.

Ma un altro compito specifico del ministero per il Sud è quello di approvare le Zes-Zone economiche speciali, e di seguirne la complessa fase attuativa con tutti i soggetti interessati. La Puglia si accinge ad

- segue

inviare al ministero i documenti delle due Zes previste, quella adriatica e l'altra dello Ionio che è interregionale con la Basilicata, una specificità che inevitabilmente ha richiesto un tempo più lungo di elaborazione dei piani rispetto a Campania e Calabria che, invece, hanno già visto approvate le loro Zes «monoregionali».

Ma il ministero per il Sud può collaborare con le Regioni per l'impiego dei loro fondi comunitari del ciclo 2014-2020, affiancandole tra l'altro nella necessaria accelerazione della spesa e offrendo, se del caso, il supporto tecnico della Agenzia per la Coesione.

Insomma, non è affatto inutile questo ministero che inoltre potrebbe affiancare Invitalia nell'attrazione degli investimenti dall'estero, dialogando con i territori destinati ad ospitarli, gli Enti locali, le Autorità di sistema portuali, le Università, i centri di ricerca, e i Consorzi Asi là dove ancora esistenti o con le agenzie regionali che li hanno sostituiti.

Ma per una crescita effettiva e di lungo periodo dell'Italia meridionale deve essere chiaro a tutti noi che sin quando le classi dirigenti locali e l'imprenditoria non acquisiranno sino in fondo, praticandola, una vera cultura dello sviluppo non vi sarà apporto di risorse esterne che potrà risolvere definitivamente la questione meridionale.

Dovremo ragionare a fondo sulle dimensioni di gran parte delle nostre pur dinamiche Pmi, se cioè quelle dimensioni siano ancora idonee ad assicurare un vero decollo dello sviluppo economico meridionale. Così come dovremo riflettere autocriticamente sulle effettive capacità di tanti sindaci e assessori meridionali di Regioni, Province e Comuni di favorire lo sviluppo dei territori con provvedimenti e iniziative che vadano in quella direzione.

Insomma, se il Mezzogiorno non produrrà uno scatto autopropulsivo - avendone peraltro già ora tutte le risorse umane e materiali, ed è bene che anche su questo si faccia chiarezza una volta per sempre - non vi sarà nessuno in Italia e all'estero che potrà regalare alle popolazioni meridionali un futuro migliore. Nei giorni scorsi il presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker ce lo ha detto in termini sgradevoli, certo. Ma, secondo me, ha detto la verità.

* [Università di Bari]

FEDERICO PIRRO

Braccio di ferro con Catania sulla sede

Autorità portuale la rivolta di Augusta

La patata bollente passa al neo ministro Danilo Toninelli

Sebastiano Salemi AUGUSTA Sede Autorità di sistema portuale Augusta-Catania, dopo la nomina del nuovo governo giallo-verde, la palla ora passa da Delrio al neo ministro Danino Toninelli (M5S). È passato quasi un anno dall'ordinanza del Cga di Palermo che ha disposto la sospensione del decreto Delrio (pubblicato, a sei mesi dall'an - nuncio, il giorno stesso) che istituiva la sede dell'Autorità di sistema portuale Augusta-Catania nel capoluogo etneo. Decisa la sospensiva, il Cga aveva trasmesso gli atti nuovamente al Tar di Catania perché fissasse l'udienza di merito. Il primo appello arriva da Assoporto Augusta, l'associazione che riunisce diversi operatori portuali augustani presieduta da Marina Noè. «Auspichiamo una maggiore sensibilità per il porto di Augusta rispetto al recente passato. Chiediamo al Ministro di ripristinare la legalità violata, ritirando in autotutela suggerisci - sce Noè il decreto a firma del ministro Delrio relativo allo spostamento della sede legale dell'Autorità di sistema portuale del Mare della Sicilia orientale». «Siamo certi che il sindaco della città, Maria Concetta Di Pietro e il senatore Pino Pisani conclude la presidente di Assoporto Augusta non mancheranno di portare la problematica all'attenzione del Ministro, ribadendo quanto più volte sottolineato in relazione al fatto che non si tratta di mero campanilismo, ma del rispetto di una norma e quindi di un atto di legalità». Nel febbraio dello scorso anno furono due le grandi manifestazioni, una dei sindacati e l'altra degli studenti, contrarie allo scippo della sede, decisione nata sull'asse Pd tra l'ormai ex ministro Delrio, l'allora governatore regionale Crocetta e il sindaco di Catania Bianco. Poi le battaglie legali, con i ricorsi al Tar e al Cga, presentati dai sindaci dei comuni di Augusta, Melilli e Priolo Gargallo, unitamente ad Assoporto Augusta, la quale ha pure presentato un corposo e dettagliato dossier, relativo alla documentazione intercorsa tra Regione Siciliana e Mit, in cui si evidenziano presunte irregolarità di fatto e di diritto.

Assoporto Augusta si augura che il nuovo ministro Toninelli attenzioni le problematiche del porto

(FERPRESS) – Augusta, 4 GIU – “Salutiamo la nomina di Danilo Toninelli del movimento 5 Stelle alla guida di un così delicato ministero. Auspichiamo una maggiore sensibilità per il porto di Augusta rispetto al recente passato. Chiediamo al Ministro, di ripristinare la legalità violata, ritirando in autotutela il decreto a firma del ministro Delrio relativo allo spostamento della sede legale dell’Autorità di sistema portuale del Mare della Sicilia Orientale”.

Assoporto Augusta, si congratula con il nuovo ministro l’indomani del suo insediamento. Ricordiamo che l’associazione che riunisce numerose e importanti imprese portuali Augustane, si è opposto al trasferimento della sede dell’Autorità Portuale da Augusta a Catania voluta dal precedente ministro Graziano Delrio, dall’ex presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta e dal sindaco della città etnea Enzo Bianco. I ricorsi al Tar ed al CGA, presentati unitamente ai sindaci della città di Augusta, Melilli e Priolo, subito dopo il decreto che scippava la sede al porto megarrese, unico porto Core della Sicilia, hanno sospeso l’efficacia dell’operazione, spostando a un’udienza di merito ogni decisione. Assoporto ha presentato tramite i propri legali un corposo e dettagliato dossier, relativo alla documentazione intercorsa tra regione Siciliana e Ministero in cui si evidenziano tutte le irregolarità di fatto e di diritto.

“Siamo certi che il sindaco della città Maria Concetta Di Pietro e il senatore Pino Pisani, – conclude Marina Noè – non mancheranno di portare la problematica all’attenzione del ministro, ribadendo quanto più volte sottolineato in relazione al fatto che non si tratta di mero campanilismo, ma del rispetto di una norma e quindi di un atto di legalità. Potrebbe essere per il nuovo ministro la prima di una lunga serie di azioni concrete per lo sviluppo del porto di Augusta e il rispetto che merita grazie alle sue caratteristiche e la posizione centrale che occupa nel Mare Mediterraneo.

Il Nautilus

Porto di Bari: domani inizia lo spostamento del Norman Atlantic



BARI – Domani, martedì 5 giugno, a partire dalle ore 11.00, inizieranno le operazioni per lo spostamento della Norman Atlantic, dalla banchina n. 12, dove la nave è ormeggiata dal 14 febbraio 2015, alla banchina n. 30 del porto di Bari.

Le operazioni di spostamento sono coordinate e dirette dalla Capitaneria di Porto di Bari con il supporto operativo e logistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e saranno effettuate dalla ditta che si è aggiudicata l'appalto.

Al fine di favorire il lavoro di giornalisti e foto-cine operatori, l'Ente portuale metterà a disposizione la terrazza del terminal crociere (secondo piano), dalla quale è possibile documentare le attività di messa in sicurezza e spostamento del relitto. Le fasi delle operazioni si articoleranno nel seguente modo: messa in sicurezza del relitto; disormeggio; spostamento del relitto effettuato con l'ausilio di tre rimorchiatori; consolidamento ormeggio banchina 30.

Informazioni Marittime

Bari, inizia lo spostamento della Norman Atlantic



Tre anni e mezzo dopo il [distruittivo incendio navale](#) che causò 7 vittime in Adriatico, martedì 5 giugno, a partire dalle ore 11, inizieranno le operazioni per lo spostamento della **Norman Atlantic**, dalla banchina n. 12, [dove la nave è ormeggiata](#) dal 14 febbraio 2015, alla banchina n. 30 del porto di Bari.

Le operazioni di spostamento sono coordinate e dirette dalla Capitaneria di Porto di Bari con il supporto operativo e logistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e saranno effettuate dalla ditta che si è aggiudicata l'appalto. Al fine di favorire il lavoro di giornalisti e foto-cine operatori, l'Ente portuale metterà a disposizione la terrazza del terminal crociere (secondo piano), dalla quale è possibile documentare le attività di messa in sicurezza e spostamento del relitto.

Le fasi delle operazioni si articoleranno nel seguente modo:

- messa in sicurezza del relitto;
- disormeggio;
- spostamento del relitto effettuato con l'ausilio di tre rimorchiatori;
- consolidamento ormeggio banchina 30.

Naufragio Norman Atlantic, spostamento del relitto dopo 40 mesi

Motonave tuttora sotto sequestro

(ANSA) - BARI, 4 GIU - Inizieranno domani le operazioni per lo spostamento del relitto del traghetto Norman Atlantic, naufragato la notte del 28 dicembre 2014 al largo delle coste albanesi e ormeggiato davanti al terminal crociere del porto di Bari dal febbraio 2015. Il naufragio, causato da un incendio scoppiato a bordo, costò la vita a 12 persone e il ferimento di altre 64 (19 degli oltre 500 passeggeri sono ancora dispersi). La motonave, tuttora sotto sequestro, sarà spostata dalla banchina n.12 alla n.30 del porto di Bari. Le operazioni di spostamento (inizieranno alle 11) sono coordinate e dirette dalla Capitaneria di Porto di Bari con il supporto operativo e logistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e saranno effettuate dalla ditta che si è aggiudicata l'appalto. Nei mesi scorsi la società proprietaria della motonave ha chiesto il dissequestro ottenendo la ferma opposizione della magistratura barese. Il relitto resterà nel porto di Bari fino a quando si concluderà il processo penale.

Giornata Mondiale dell'Ambiente: "Toscana per un mare senza rifiuti"

Oggi "Giornata Mondiale dell'Ambiente" dedicata all'inquinamento dei mari e degli oceani soffocati dalla plastica. La Regione Toscana promuove il progetto **"Arcipelago pulito. La Toscana per un mare senza rifiuti"**

FIRENZE - Oggi, 5 giugno, è la **Giornata Mondiale dell'Ambiente** e quest'anno l'ONU ha deciso di dedicarla all'inquinamento dei mari e degli oceani, letteralmente soffocati dalla plastica. Il 26 giugno al Parlamento Europeo verrà presentato il progetto sperimentale **"Arcipelago pulito. La Toscana per un mare senza rifiuti"** promosso dalla **Regione Toscana in collaborazione** con il ministero dell'Ambiente, Unicoop Firenze, Legambiente, **Autorità di Sistema portuale Mar Tirreno Settentrionale**, **Labromare**, **Direzione marittima della Toscana**, **Revet** e la cooperativa **CFT**.

Il progetto sperimentale ha come obiettivo quello di porre fine a un'assurdità, quella per cui i pescatori che raccolgono i rifiuti finiti nelle loro reti ne diventano produttori, assumendosene gli oneri economici, ma soprattutto giuridici. L'attuale normativa, quindi, trasforma un comportamento virtuoso in una penalizzazione e in un costo. È necessario porre fine quanto prima a questa situazione."

Lo dichiarano l'europarlamentare del Pd, **Simona Bonafè**, organizzatrice dell'iniziativa insieme a **Vittorio Bugli**, assessore alla presidenza della Regione Toscana, capofila del progetto. *"Presenteremo un emendamento - spiega Bonafè - per far recepire nella nuova direttiva europea sul Port Reception Facility (Proposta di direttiva relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi), attualmente in discussione, l'idea che sta alla base di Arcipelago pulito, un progetto lungimirante e vero apripista a livello nazionale consentendo e incentivando i pescatori a portare a terra i rifiuti plastici che pescano accidentalmente."*

"L'Europa – conclude - segua l'esempio della Toscana e stia dalla parte dei 'pescatori spazzini' incentivando il trasporto a terra dei rifiuti raccolti in mare. Anche i pescatori possono essere figure fondamentali per avere un mare più pulito".

La Cina investe 10 miliardi in Perù: pronto progetto per nuovo porto

Genova - Pechino vuole mettere le mani sulle miniere di rame. Le nuove banchine saranno realizzate e gestite da Cosco.

Genova - Cosco Shipping Holdings realizzerà e gestirà un porto da 2 miliardi di dollari sulla costa pacifica del Perù. Il nuovo scalo è parte del programma da 10 miliardi di dollari di investimenti che la Cina ha intenzione di compiere nel Paese che è tra i maggiori produttori di Rame. **Le banchine dovrebbero sorgere a Chancay, una città a 58 chilometri a nord di Lima.**

PROGETTO BEAT: SVILUPPO DELLA CANTIERISTICA NAVALE SULL'ASSE ITALIA-CROAZIA



VENEZIA – Un ponte fra Italia e Croazia per sviluppare la cantieristica navale e rafforzare le relazioni commerciali fra imprese e centri di ricerca che operano nell'area adriatica. Nell'ambito del Programma Interreg V Italia-Croazia 2014-2020, che ha approvato 22 progetti candidati al finanziamento del bando Standard Plus, il progetto BEAT (Blue enhancement action for technology transfer) vedrà collaborare sette partner transfrontalieri: Unioncamere del Veneto in qualità di coordinatore; Autorità portuale di Venezia; Concentro – Azienda Speciale della Camera di Commercio di Pordenone; Università di Trieste – Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche; Maritime Technology Cluster FVG; Agenzia per lo sviluppo regionale della Regione dell'Istria e Università di Fiume – Dipartimento di Biotecnologie.

Giovedì 7 giugno, presso la sede dell'Azienda Speciale della Camera di Commercio di Pordenone Concentro, si terrà l'incontro di progetto ed il primo Project Steering Committee fra i partner del progetto BEAT. Il progetto intende rafforzare l'innovazione e la cooperazione fra le imprese e i centri di ricerca operanti nell'area di programma Interreg V Italia-Croazia 2014-2020. In particolare BEAT punta a stimolare lo sviluppo della creazione di un cluster transfrontaliero nelle tecnologie della Blue Economy, comprendente il settore della cantieristica nautica, e migliorare la competenza delle imprese nell'innovazione ed organizzazione dei processi manageriali interni.

L'importanza dell'innovazione per la competitività delle imprese è imprescindibile. Ma l'attitudine all'innovazione non si genera automaticamente, richiede un appropriato clima aziendale nel quale formarsi e crescere, oltre ovviamente a uno stile di direzione adeguato che incoraggi le persone a contribuire con le proprie idee. Spesso, anche se in maniera inconsapevole, le imprese commettono errori nel gestire il clima aziendale generando noia e senso di frustrazione nei collaboratori.

L'attività del progetto BEAT prevede il coinvolgimento di 30 imprese (20 italiane e 10 croate) nella valutazione della situazione aziendale. In particolare l'obiettivo del servizio "Misurazione e benchmarking della capacità innovativa dell'azienda", offerto da BEAT alle imprese, è quello di aiutare le aziende a gestire meglio il clima e l'attitudine all'innovazione. Ricercatori dell'Università degli Studi di Trieste, Università di Padova e Centro di Trasferimento Tecnologico dell'Università di Fiume si confronteranno direttamente con le aziende raccogliendo dati dai dipendenti e forniranno ai partecipanti un report di benchmarking unito a qualche suggerimento pratico. Grazie ai risultati raccolti, le imprese avranno la possibilità di capire quali sono i problemi principali che le affliggono e comparare i risultati ottenuti con quelli di aziende a loro simili.