



Primo Piano:

"...Toninelli a Infrastrutture e Trasporti..." (La Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo, Ansa)

"...Il governatore fa l'equilibrista scommettendo sull'autonomia..." (Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...Nasce un centro studi sull'economia e il management..." (Ansa)

Genova:

"...Federagenti:dichiarazioni incoraggianti..." (La Gazzetta Marittima)

"...Waterfront, via alla prima fase delle manifestazioni di interesse..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Al via la nuova edizione di Seafuture 2018..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Giornata Marina Militare al porto di Ancona..." (Ansa)

Livorno:

"...Dalla Spedimar ai bacini..." (La Gazzetta Marittima)

"...Gli spedizionieri e il porto, ecco come sarà il futuro..." (La Nazione)

Piombino:

"...A Piombino un'opportunità da non sprecare..." (Messaggero Marittimo)

Salerno:

"...Imboccatura del porto, partono i lavori..." (Iacittadisalerno.it)

Bari:

"...Nuova prospettiva di collegamento ferroviario..." (Il Nautilus)

"...Il relitto della Norman Atlantic ha lasciato il terminal crociere..." (The Medi Telegraph, Baritoday, Euronews, Gazzetta del Mezzogiorno, Il Giornale, Il Nautilus)

Messina:

"...Messina può diventare splendida anche con la riqualificazione del waterfront..." (TempoStretto)

"...Cultura e bellezze di Messina nel video per i crocieristi dell'Autorità Portuale..." (Normanno)

Augusta:

"...Acque agitate per gli operatori..." (La Sicilia, Siracusa Live, Web Marte)

Focus:

"...Tre eventi faro per Rem Tech 2018..." (La Gazzetta Marittima)

"...Mattioli alla presentazione del rapporto SRM Italian Maritime Economy..." (L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo)

"...ZES..." (Nuovo Quotidiano di Puglia, la Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Toninelli (M5S) a Infrastrutture e Trasporti “Lavorerò in continuità con l’opera di Delrio”

ROMA – Danilo Toninelli, 43 anni da Cremona, una delle “facce pulite” del M5S, è dunque il nuovo ministro alle Infrastrutture e Trasporti. Tecnicamente parlando lo diventa a pieno regime quando – e se – ci sarà l’ok dei due rami del parlamento, iter che dovrebbe concludersi entro oggi. Sono dunque saltate tutte le candidature precedenti, da Laura Castelli – ferocemente contraria alle grandi opere, e quindi ritenuta non idonea dal suo stesso movimento – agli altri nomi dati in pasto al gossip.

Ovviamente è ancora presto per individuare la linea e specialmente il pensiero operativo di Toninelli. Sul web, dove ovviamente circolano anche parole in libertà da prendere con le molle, si sono già lette dichiarazioni contrastanti. Da una parte, si è letto che il neo-ministro intende procedere “in continuità con il suo predecessore Delrio”, rassicurando quindi tutti coloro che temevano frenate sulla riforma portuale, sulla “cura del ferro” e sulle grandi infrastrutture. Dall’altra c’è chi ha subito dichiarato (il sindaco di Livorno Nogarini, in guerra con Delrio per la esclusione dei sindaci delle città portuali dai comitati di gestione) che ci saranno profondi cambiamenti.

Molto dipenderà, come si è già letto, sullo spoil system che il ministro vorrà adottare nell’apparato. È previsto: ma richiederà qualche tempo e qualche prevedibile sofferenza. Uno dei punti sui quali ci sarà probabilmente dibattito riguarderà anche il ruolo di Assoport, con le fibrillazioni che sono nate (Sicilia, per esempio) al suo interno. Sia M5S sia Lega hanno insistito sul fatto che le comunità vanno ascoltate e coinvolte. Solo promesse da campagna elettorale?

-segue

Anche il presidente di Assologistica Andrea Gentile auspica che il nuovo capo del dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti sostenga la crescita della logistica, settore strategico per il nostro Paese.

“A Danilo Toninelli neo-ministro del dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti – scrive Gentile – non mancheranno certo sfide importanti nella gestione di un settore quale è quello logistico-transportistico di un Paese che, dopo anni di rallentamento, ha ritrovato da poco nuovo vigore. Non ci resta pertanto che augurare al ministro Toninelli buon lavoro e un cordiale benvenuto!”. Così si esprime il presidente di Assologistica Andrea Gentile, il quale auspica che il Governo prosegua nella direzione di sostenere lo sviluppo della logistica, settore cruciale e strategico da svariati punti di vista per la crescita economica, ma non solo, dell’Italia.

Passaggio di consegne Delrio-Toninelli

Sul tavolo valorizzazione dei porti, intermodalità e investimenti

ROMA – Programmazione oculata delle opere, potenziamento del project review affidato alla Struttura Tecnica di Missione e implementazione del metodo di valutazione costi-benefici. Ma anche minore discrezionalità nella scelta delle priorità e maggiore capacità progettuale per togliere spazio alla corruzione e all'illegalità. Senza dimenticare l'esigenza puntare sull'intermodalità e di spostare i fondi sul ferro, aumentando gli investimenti soprattutto sulle tratte regionali e migliorando la manutenzione della rete. Sono questi alcuni dei temi toccati nel passaggio di consegne al ministero dei Trasporti tra Graziano Delrio e Danilo Toninelli.

Poi rafforzamento della capacità di progettazione di Anas, attenzione al tema delle concessioni autostradali e al rapporto tra piani tariffari e investimenti, valorizzazione dei porti e avvicinamento del Sud al Nord attraverso migliori collegamenti.

“Bisogna rendere la macchina degli appalti sempre più efficiente. Ecco perché servirà anche uno snellimento amministrativo, per esempio sul fronte delle delibere Cipe – spiega il neo ministro Toninelli – Ci sono tanti dossier importanti, a partire dalle grandi opere in via di costruzione, e questioni complesse alle quali mi dedicherò nelle prime settimane del mio incarico. Per il momento, conclude Toninelli, desidero rivolgere un saluto cordiale e un auguro di buon lavoro a tutto il personale e ai collaboratori del ministero. Il loro apporto professionale e la loro esperienza saranno fondamentali per svolgere il compito gravoso che ci attende in un clima di collaborazione attiva e serena”.

Porti: Toti al Governo, essenziale un correttivo lalla egge Delrio

Creare Authority regionali e cambiarne status giuridico

GENOVA, 5 GIU - "Un correttivo della legge Delrio sui porti è essenziale. A me piacerebbe creare delle Authority di gestione regionali, non interregionali, quindi fare un'Autorità portuale ligure di sistema dalla Spezia a Imperia, cambiarne lo status giuridico da ente pubblico non economico a Spa a capitale pubblico". E' la proposta al nuovo Governo del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti (Forza Italia) oggi pomeriggio a Genova in vista della riunione della Conferenza delle Regioni sull'autonomia programmata il 12 luglio nel capoluogo ligure a Palazzo Ducale. "Si aprirà un tavolo al Mef per la copertura economica di tutte le maggiori autonomie: è questa la vera partita da giocare - ha spiegato Toti -. Bisogna decidere se si tratta di coperture legate alla finanza derivata ancorché con il parametro dei costi standard oppure, come preferirei io, saranno legati a una compartecipazione del gettito per i nuovi servizi. Una cosa è dire 'ti do più autonomia portuale', altra cosa è dire che una parte del gettito Iva e accise resta in Liguria". Un altro tema da affrontare, secondo Toti è la "compartecipazione al gettito del recupero dell'evasione Iva. Le Regioni che collaborano a recuperare le sacche di evasione Iva attraverso le proprie banche dati - ha concluso Toti -, potrebbero avere una premialità. E' già da due Leggi di Stabilità che slitta, perché il Mef non lo fa". (ANSA).

Il Secolo XIX

E il governatore fa l' equilibrista scommettendo sull' autonomia

«Il discorso di Conte? Un po' confuso, un po' Cetto La Qualunque»

GENOVA. Le battute e le perplessità sull' avvio del governo Conte, «siamo a metà tra la confusione programmatica e Cetto La Qualunque». Ma anche un dialogo già ben avviato con il ministro per gli Affari regionali Erika Stefani, con il "colpo" di portare a Genova il 12 luglio tutti i governatori d' Italia per una seduta della Conferenza delle Regioni sull' autonomia a palazzo Ducale.

Giovanni Toti cammina sul filo, dopo la nascita del governo giallo -verde che ha messo in soffitta il "suo" modello ligure di centrodestra vincente.

Da un lato non può appoggiare un esecutivo a matrice grillina, rompendo con Berlusconi. Dall' altro, non vuole perdere il ruolo di interlocutore privilegiato, dentro Forza Italia, per Matteo Salvini. La soluzione della "benevolenza critica" con cui ha convinto il suo leader, non può bastare per restare al centro della scena. E così il presidente della Liguria si "butta" politicamente su uno dei dossier che il nuovo governo non può eludere, quello delle autonomie regionali. Ma lo fa come vicepresidente della Conferenza delle Regioni e potenziale leader di una sorta di "partito dei governatori": come i colleghi Fontana e Zaia ha interesse a mantenere salda l' alleanza di

centrodestra. Ma Toti, da non leghista, può permettersi di essere più critico verso il governo e mantenere anche buoni rapporti con i colleghi del Pd, Stefano Bonaccini in testa.

Proprio dopo un convegno a Modena, ospite di Bonaccini, Toti ha rilanciato il tema, messo tra parentesi durante la campagna elettorale, dell' autonomia regionale. Quel percorso deve essere ripreso, ma Toti punta ad una ridefinizione complessiva del rapporto tra Stato e regioni, soprattutto in materia fiscale: «Ci sono i decreti del federalismo fiscale in un cassetto da nove anni spiega il governatore ligure -e le regioni devono poter dire la loro sulla legge di Bilancio.

Inoltre noi vogliamo un correttivo alla riforma Delrio sui porti, per trasformare le autorità portuali in regionali e in Spa pubbliche. Infine, c' è la partita dei fondi per lo sviluppo e coesione: con Renzi c' è stato un accentramento, ora è il momento di fare tornare la regia ai territori». Un programma chiaramente federalista, che non può non piacere all' alleato leghista nel nord, ma su cui anche il M5S non avrebbe, in linea teorica, nulla da obiettare.

-segue

Intorno alle risorse ruotano anche tutte le perplessità che il consigliere politico di Berlusconi esprime ad alta voce, leggendo le agenzie sul discorso del premier Conte: «Il vero problema è che qui hanno fatto un programma da 110 miliardi di euro, l'intera spesa sanitaria nazionale ne vale 113. E abbiamo sudato sette camicie per spuntare mezzo miliardo in più...». Insomma, un nodo è quello delle coperture, l'altro quello degli annunci in serie del governo: «La flat tax per le imprese?

C'è già oggi, se non vai a toccare l'Irpef delle persone fisiche non ha senso. La pensione di cittadinanza c'è già, si chiama pensione sociale. Il "daspo" ai corrotti cosa vuol dire, che non possono andare allo stadio?». Insomma, la critica prevale sulla benevolenza. Ma su come dovrebbe schierarsi il suo partito, Forza Italia, il governatore non cambia idea: «Sarei per l'astensione, dopotutto è un governo partecipato al 50% da un nostro alleato.

Poi si aspetta e si vede, le cose in linea con il programma di centrodestra si sostengono, il reddito di cittadinanza no».

Una posizione che gli vale le ironie dei deputati e consiglieri regionali del Pd: «Toti ha capito che c'è un "Cetto" più demagogo di lui. E ora che fa, rompe con la Lega?», lo provoca Raffaella Paita.

EMANUELE ROSSI

Porti: nasce a Venezia un centro studi sull'economia e il management

Intesa tra l'Università Ca' Foscari e Autorità di sistema Portuale

VENEZIA, 5 GIU - E' stato siglato oggi un protocollo d'intesa tra l'Università Ca' Foscari e l'Autorità di sistema Portuale per formare i futuri professionisti della logistica e dell'economia del mare. L'obiettivo dell'accordo, formalizzato e sottoscritto oggi nella sede dell'AdSP, è sviluppare percorsi di formazione e di ricerca nei settori marittimo-portuali e della logistica a sostegno della creazione di nuove figure professionali e di nuova imprenditorialità. Il protocollo porterà alla creazione di un Centro Studi per lo sviluppo e il coordinamento di programmi formativi e di ricerca sui temi caratterizzanti l'attività marittimo-portuale e la logistica nel settore economico, del management, del diritto e delle relazioni internazionali. (ANSA).

Federagenti: dichiarazioni incoraggianti

GENOVA – “Federagenti non può che esprimere soddisfazione e condivisione per le prime dichiarazioni rilasciate dal neo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, che sembra aver assunto la guida di uno dei più importanti dicasteri del nuovo governo con la precisa convinzione del ruolo strategico che infrastrutture e trasporti hanno per la competitività del sistema Italia.

“Se il buongiorno si vede dal mattino, il fatto che il ministro – ha affermato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – abbia dichiarato l’intenzione di lavorare in continuità con quanto di buono è stato fatto dal suo predecessore e con la piena consapevolezza della grande sfida che è chiamato a raccogliere per lo sviluppo del paese, rappresentano indubbiamente segnali incoraggianti. Il ministro troverà in Federagenti una controparte leale e collaborativa”.

Waterfront di Genova, via alla prima fase delle manifestazioni di interesse

Genova - I soggetti interessati dovranno inoltrare le loro istanze entro il 31 luglio 2018.

Genova - È stato inserito pubblicamente oggi, sul sito di Spim, Comune di Genova e Genovameravigliosa, il disciplinare di gara che avvia la prima fase per la presentazione delle manifestazioni di interesse per il **Waterfront di Levante**. I soggetti interessati dovranno inoltrare le loro istanze entro il 31 luglio 2018.

La valutazione e l'invio delle lettere d'invito a partecipare alla fase definitiva, saranno effettuate entro il 31 agosto 2018. Da quel momento, si entrerà nella seconda fase, la gara vera e propria. Le offerte che verranno elaborate da tecnici specialistici dei team creati dagli investitori invitati, dovranno pervenire a Spim entro il 30 novembre 2018 e la selezione del vincitore sarà decretata entro il 31 dicembre 2018. La mancata partecipazione alla fase di preselezione e/o il mancato superamento della prima fase, non consentirà di essere ammessi alla gara.

Il Secolo XIX

Waterfront, sul piatto anche piazzale Kennedy

Comune e Spim vendono l' ex Fiera (escluso il Jean Nouvel). In palio una concessione di 50 anni

WATERFRONT di Levante, si parte. Il bando per raccogliere le manifestazioni di interesse su tutta l' area della ex Fiera (con l' esclusione del padiglione B, il Jean Nouvel) è stato pubblicato ieri dal Comune sui siti istituzionali e su quello di Spim. La stima complessiva del valore degli immobili (e dei titoli di costruzione) per i partecipanti è di 25-30 milioni di euro per aggiudicarsi tutti e quattro i lotti oggetto del bando, dal Palasport all' ex Nira da demolire.

Ma nella cifra pesano i circa 14 milioni residui del mutuo che la società Nuova Foce aveva acceso per acquistare gli immobili della Fiera in crisi, un macigno che minaccia da anni i conti di Spim, che controlla Nuova Foce e garantisce quel finanziamento. Il valore della società invece è stimato in 5,3 milioni. Ma la "sorpresa" inserita nel disciplinare di gara è la prevista possibilità di ottenere in concessione (sino a 50 anni) anche l' area di piazzale Kennedy, affinché gli investitori possano metterla a reddito per riequilibrare il piano economico finanziario. A questo proposito il Comune tratta con l' **Autorità portuale** affinché la possibilità sia prevista, essendo l' area - di demanio marittimo - in concessione al Comune da Palazzo San Giorgio: «L' istanza della civica amministrazione è attualmente al vaglio dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e la durata dell' eventuale concessione verrà parametrata all' effettivo ammontare degli investimenti sull' area», si legge nel disciplinare di gara. Nel "pacchetto" in vendita ci sono, come previsto, gli immobili del Comune e di Spim, la società di Tursi che, nel 2014, attraverso la controllata Nuova Foce, aveva acquistato da Tursi il Palasport, il padiglione C e la palazzina degli uffici. Per il padiglione Jean Nouvel, (che non è oggetto di vendita) viene espressamente indicata la destinazione d' uso fieristica.

Valori stimati a parte, il bando ricalca le previsioni: l' area sarà suddivisa in 4 lotti, con opzioni di acquisto di uno o più appezzamenti, anche se Tursi preferirebbe la vendita in blocco. La superficie (compresi i diritti edificatori) è di 84 mila metri quadrati, nei quali si possono inserire funzioni ricettive, commerciali e direzionali.

Mentre il Palasport deve rimanere destinato all' utilizzo prevalente sportivo. I vincoli derivano dal progetto dell' ex Blueprint di Renzo Piano e in particolare la costruzione del nuovo canale e delle

-segue

darsene tra il Palasport e il porticciolo Duca de gli Abruzzi. Opere per le quali, è ricordato, ci sono contributi pubblici (stanziato dagli ultimi governi) di oltre 28 milioni.

Soldi coi quali si deve provvedere anche alla demolizione dell' ex Nira e alla trasformazione del tratto finale della Sopraelevata in un viale alberato.

La prima fase, che durerà sino al 31 luglio, è per la raccolta di proposte progettuali coerenti con le condizioni poste dal bando. La valutazione delle proposte e l' invio delle lettere di invito alla seconda fase dovrà concludersi entro il 31 agosto. Poi parte l' invito a presentare le buste. Il criterio di valutazione sarà l' offerta economicamente più vantaggiosa al miglior rapporto qualità prezzo (70% della valutazione sulla qualità e 30% sull' offerta economica). Il tutto, per arrivare a selezionare il vincitore al 31 dicembre di quest' anno. «Il lavo rodei mesi scorsi- dice l' assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci - in particolare la partecipazione di Genova al Mipim di Cannes nel marzo scorso, ha permesso di iniziare a interfacciarsi con investitori interessati che in questi mesi sono venuti a Genova manifestando attenzione». Ora si fa sul serio per partecipare va presentata una fidejussione da due milioni.

Nel frattempo, resta in bilico il luna park. Ieri i giostrai hanno manifestato in Sala rossa, senza avere indicazioni: né sull' indisponibilità del piazzale a breve né sull' eventuale sede alternativa.

Al via la nuova edizione di “Seafuture 2018”

LA SPEZIA – La sesta edizione di “Seafuture”, in programma all’Arsenale militare spezzino dal 19 al 23 giugno, ha come obiettivo la creazione di connessioni di business e sinergie tra l’industria, MM Italiana – Marine Estere, PMI e mondo della ricerca. Sponsor d’eccezione sono Fincantieri, il ministero della Difesa e molti altri enti del settore. Sono previsti 140 espositori da tutto il mondo, 40 delegazioni estere. 1500 incontri bilaterali e numerosi eventi collaterali.

Evento di riferimento per tutti gli attori internazionali della blue economy, Seafuture è anche l’unico al mondo dedicato all’upkeeping e upgrade delle unità navali con le più avanzate e sofisticate tecnologie esistenti.

Quest’anno sarà dato risalto al ruolo del trasporto marittimo, alla sicurezza in mare e ne verranno approfondite le tematiche più importanti dando particolare attenzione al mondo marino. Dalla gestione dei porti alla protezione delle coste e all’impiego dell’acqua.

Eccellenze del settore della cantieristica quali Baglietto, Ferretti, Intermarine, Cantieri Navali Vittoria, Novamarine e naturalmente, Fincantieri, Strategic Sponsor, troveranno ancora una volta in Seafuture adeguata vetrina.

Ecco solo alcune delle numerose conferenze che si terranno durante i quattro giorni di manifestazione:

– Workshop *“Blue Growth Funding Opportunities: Horizon2020 & Beyond _ for creating a leadership in maritime industry”* – By EEN, Alps Liguria.

– Seminar *“The Mediterranean multimodal corridor: connecting Europe with the support of the TENT network”* By Ministry of Transportation and Infrastructures.

-segue

- Seminar "*International Naval Safety Association – The First 10 Years*" By International Naval Safety Association (INSA).
- Seminar "*Industry Day – Facing global challenges through innovation technologies towards SHIP 4.0*" By Industry members and Nautica Italiana.
- "*Industry Day Refitting and Demolition Experiences*" By Italian Navy and AID.
- Seminar "*Water in the Mediterranean region*" By DLTM, ULPGC, University of Sfax, Suez Canal University, Université Sidi, University College Dublin – MarineTechnology Society.
- Seminar "*Environmental quality, coastal and port development: through eco-dredging, the necessary coexistence is now possible!*" By DLTM.
- Seminar "*STAND FAST! 40 years on the side of the sea*" By Seashepherd – Premio Montale Fuori di Casa, FAI/WWF.

Giornata Marina Militare al porto di Ancona

Celebrazione 11 giugno, da domani al 13 giugno visite alle navi

(ANSA) - ANCONA, 5 GIU - Sarà Ancona ad ospitare la Giornata della Marina Militare lunedì 11 giugno, nel porto, lo stesso luogo da dove, la sera del 9 giugno 1918, partì quella che si conosce come 'Impresa di Premuda', avvenimento cui, ogni anno, viene dedicata la stessa Giornata, che è stata celebrata nel 2017 a Civitavecchia. Da Ancona, cento anni fa, due Mas (motoscafi armati siluranti) comandati dal capitano di corvetta Luigi Rizzo, cui è stato dedicato il molo dorico, e dal guardiamarina Giuseppe Aonzo partirono per sferrare un attacco alla flotta austro ungarica. All'alba del 10 giugno, proprio al largo dell'isola dalmata, Rizzo, con i due Mas armati di siluri, riuscì ad affondare la corazzata 'Santo Stefano', modificando anche l'evoluzione della prima guerra mondiale. La cerimonia si svolgerà alle 10:30 al molo 'Luigi Rizzo', ma già da domani, al Porto Antico, si potrà visitare la nave 'Palinuro'. Fino al 13 giugno, ci saranno ormeggiate cinque navi da visitare, 'Garibaldi', 'Palinuro', 'Rizzo', 'Borsini', 'Galatea', e i sommergibili di nuova generazione 'Pietro Venuti' e 'Romeo Romei' i cui equipaggi riceveranno, durante la cerimonia, le Bandiere di combattimento da parte del Comune di Ancona e della Regione Marche. Domenica, alle 19:30 in piazza del Plebiscito, ci sarà il concerto della Banda musicale della Marina Militare.

Dall'8 all'11 giugno al molo 'Rizzo' la mostra sui sommergibili e la mostra storica sulla Prima guerra mondiale e sull'Impresa di Premuda. La Giornata della Marina Militare nella città in cui ebbe inizio l'impresa di Premuda è "un risultato che nasce dalla collaborazione fra tutte le istituzioni - ha detto Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del medio Adriatico - e dall'impegno di tutte le persone, circa 500, che lavorano per creare questo momento di festa e di condivisione collettiva per il quale ringraziamo la Marina Militare". L'ammiraglio di divisione Alberto Bianchi, comandante Scuole della Marina Militare, ha parlato "dell'orgoglio di organizzare qui la Giornata, in questo luogo che ha un così forte legame con la Marina Militare dove portiamo, con orgoglio, delle navi nuovissime, eredi di questa tradizione e di questa vicenda storica". "Siamo felici e orgogliosi di ospitare, come città, la festa della Marina - ha detto il sindaco Valeria Mancinelli -, per Ancona, città di mare, che ha una ritrovata identità proprio nel rapporto con l'Adriatico. Non poteva esserci momento migliore anche dal punto di vista emotivo".(ANSA).

Dalla Spedimar ai bacini

LIVORNO – Un'assemblea pubblica quella di ieri sera della Spedimar che, più ancora di fare il punto sui temi della categoria, ha affrontato con i principali players del "sistema" portuale del Tirreno settentrionale la logistica d'area, i progetti e i programmi in vista dell'atteso nuovo grande porto di Livorno, la Darsena Europa.

I tempi di stampa non ci permettono di riferire quanto ieri sera hanno detto, nell'ordine, Riccardo Breda (Camera di Commercio) Roberto Alberti (presidente di Fedesoedi) Gloria Dari (presidente di Spedimar) Filippo Nogarin (sindaco di Livorno) Stefano Corsini (presidente del sistema portuale) Giuseppe Tarzia (direttore marittimo e comandante della Capitaneria di porto) Giovanni Cassone (direttore della dogana) Marco Mignogna (Darsena Toscana) Daniele Grifoni (Lorenzini & C.) e Nereo Marcucci (Confetra).

Come si vede, una bordata di massimi calibri. I titoli stessi delle relazioni la dicono lunga, comunque, sui temi affrontati. Il sindaco ha avuto come tema "il ruolo degli enti locali nello sviluppo delle attività portuali" e le dichiarazioni rilasciate appena è stato nominato il ministro M5S Toninelli, avevano già anticipato la rivendicazione di un rientro diretto nel "comitato di gestione" del porto. Corsini ha illustrato la pianificazione del porto fino al 2022, croce e delizia di una coperta troppo corta, ma che si spera possa arrivare a coprire tutti (ro/ro compresi, che sono oggi i più sacrificati). Significativo anche il titolo della relazione dell'ammiraglio Tarzia: "Centralità del ruolo dell'Autorità Marittima per lo sviluppo produttivo sostenibile della portualità e della logistica". È eccessivo interpretare questo ruolo come una rivendicazione di confini ben più allargati di quelli che la legge di riforma portuale attribuisce oggi nel comitato di gestione all'Autorità Marittima? Gloria Dari ha sintetizzato molti dei problemi in una relazione serena ma approfondita. Ne ripareremo.

-segue

Last but not least, il tema dei bacini di carenaggio. Tema caldo e proprio in questi giorni urgente, perché sembra che finalmente la Neverending story del relitto da rimuovere e del "bacinone" da ripristinare stia tornando d'attualità. Lo stesso sindaco Nogarín ha giurato di volerlo affrontare direttamente con il "suo amico" ministro. Sembra la minacciosa promessa del fantasma di Cesare a Bruto: "Ci rivedremo a Filippi!".

A.F

Gli spedizionieri e il porto «Ecco come sarà il futuro»

All' assemblea annuale affrontate tematiche europee e nazionali

IL SISTEMA portuale labronico com' è, come potrebbe diventare e come, in un quadro di riforme ancora in itinere, vorremmo che diventasse. Sono i temi trattati ieri nell' assemblea annuale dell' associazione degli spedizionieri Spedimar, dibattuti nella riunione degli associati e in quella pubblica con alcune delle massime espressioni del porto. Gloria Dari, presidente Spedimar e operatrice sempre molto attenta alle dinamiche dello scalo e della logistica anche nazionale, ha svolto la sua relazione morale ricordando sia i problemi della categoria in chiave europea, nazionale e locale, sia la trasformazione 'epocale' del mondo marittimo, che ha imposto e impone un salto di qualità per gli operatori, ma anche una nuova coesione e collaborazione tra le istituzioni, per raggiungere risultati che consentano al sistema portuale locale di non essere tagliato fuori. In attesa della sospirata Darsena Europa, ha ricordato Gloria Dari, il lavoro di squadra - come quello attuato anche tra spedizionieri e agenti marittimi livornesi - è determinante. Diciamo subito che il previsto e molto atteso intervento del sindaco Filippo Nogarin è saltato (com' è saltato quello del presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda, sostituito da un saluto del suo direttore Giuntoli).

AL POSTO del sindaco l' assessore comunale Francesca Martini, che ha ribadito anch' essa, con gentile fermezza, il leit motiv della sollecitata corresponsabilità dell' ente locale alla formulazione di un piano regolatore del porto davvero inserito senza strappi né forzature nel tessuto urbano. Altri saluti, quello di Roberto Alberti, presidente nazionale della federazione spedizionieri Fedespedi e di Nereo Marcucci presidente di Confetra, mentre la voce degli imprenditori è arrivata da Marco Mignogna (terminal Darsena Toscana) e Daniele Grifoni (terminal Lorenzini). Le trasformazioni annunciate - e in qualche modo anche attese o temute - a livello di governo nazionale sono rimaste sempre nei retrospensieri: ma non si può dire che siano state ignorate. Due interventi di sostanza hanno caratterizzato la parte più propriamente operativa del sistema portuale: quello dell' ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante del porto e della direzione marittima della Toscana, e quello del presidente del 'sistema' portuale ingegner Stefano Corsini: quest' ultimo sviluppato sulla pianificazione del sistema stesso fino al 2022, data dello sperato avvio della Darsena Europa. Corsini ha ovviamente sottolineato l' operato di palazzo Rosciano, riferendosi anche dai tanti problemi che ha trovato aperti al suo arrivo.

L' ha preceduto il puntuale - e in alcuni punti puntiglioso - intervento dell' ammiraglio Tarzia, che a sua volta ha sviluppato il tema della centralità dell' autorità marittima per il decollo della portualità, in chiave

-segue

ambientale, sostenibile ma anche di crescita. Con un richiamo, cortese ma fermo, alla collaborazione tra le istituzioni. Perché insieme si costruisce il futuro auspicato - è il messaggio scaturito dal dibattito alla Spedimar - ma separati non si va lontano.

A.F.

"A Piombino un'opportunità da non sprecare"

Rossi: è necessario abbreviare i tempi anche per la... darsena Europa

FIRENZE – "A Piombino abbiamo un'opportunità da non sprecare, ma è necessario abbreviare i tempi. Entro Giugno deve essere completata la compravendita. Abbiamo davanti un piano più che convincente, ma serve un'accelerazione per riconquistare credibilità".

E' uno dei passaggi con i quali il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha illustrato nell'aula del Consiglio regionale la situazione del polo industriale di Piombino che sta per essere rilevato dagli indiani di Jsw, che per farlo costituiranno la Jsw Steel Italy srl, una società con sede in Italia e quindi soggetta alle regole nazionali. A margine del suo intervento il presidente ha parlato anche di "ritardi" della darsena Europa di Livorno.

"Gli investimenti per 250 milioni fatti dalla Regione Toscana sul porto – ha puntualizzato Rossi – rappresentano il motore che ha consentito a Piombino di essere nuovamente appetibile per una delle più grandi aziende siderurgiche del mondo. Jindal oggi dichiara di voler fare di Piombino il centro di conquista dei mercati europei. Non era così nel 2014 quando prometteva di riassumere soltanto 6-700 lavoratori, mentre adesso ha in programma di investire qui una cifra compresa tra gli 875 e i 1050 milioni di euro".

Per ciò che riguarda gli investimenti di parte pubblica ha parlato di 60 milioni di euro dai Fondi europei per lo sviluppo regionale, di altri 15 garantiti da Mise e Regione più di ulteriori 12 destinati ad interventi di risanamento ambientale, tutte risorse che verranno concesse "se l'acquirente farà gli investimenti promessi".

Ha poi sottolineato come l'intervento del pubblico sia nell'ordine del 10% dell'investimento totale, ovvero in linea con ciò che viene normalmente fatto per impedire che le grandi imprese "se ne vadano ad investire altrove".

Il presidente ha quindi osservato che "i suoi propositi sono senz'altro ottimi e noi abbiamo favorito questo passaggio investendo più di tutti, prendendo molti impegni e seguendo da vicino l'intera trattativa" tanto che adesso la Regione ha 6 o 7 proposte per lo sviluppo del porto "che valuteremo bene".

"Adesso – ha aggiunto il presidente, spiegando di fare dichiarazioni non entusiastiche, ma sobrie – stiamo riscrivendo l'Accordo di programma del 2015, ne abbiamo parlato con i sindacati ed ora inizieranno le trattative al ministero del lavoro.

Intanto chiediamo che si anticipino i tempi. Per arrivare a produrre a Piombino 2-3 milioni di tonnellate di acciaio è necessario che i lavori per la realizzazione del forno elettrico partano prima, per arrivare prima a colare acciaio. Vogliamo salvare la potenza produttiva di Piombino, la sua capacità di fare acciaio di alta qualità, competitivo in tutto il mondo, salvaguardando migliaia e migliaia di posti di lavoro".

Secondo il presidente Rossi siamo in presenza di un grande imprenditore e "questo mette senz'altro il suo progetto su una pista più sicura rispetto al passato e in ogni caso l'accordo che firmeremo al ministero del lavoro deve prevedere che non ci siano lavoratori in esubero". Ha invece espresso preoccupazione per il pronunciamento dell'Unione europea che impone ad Arcelor Mittal di vendere una parte dei suoi stabilimenti, il che mette a rischio potenziale in quest'area circa 400 lavoratori.

Imboccatura del porto di Salerno, partono i lavori

Messineo assicura: «Entro settembre l'apertura del cantiere per l'ampliamento»

SALERNO - «A settembre o, al massimo, ad ottobre aprirà il cantiere per l'ampliamento dell'imboccatura portuale». Parola di Francesco Messineo, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale. «Siamo al lavoro con l'impresa - afferma - che aveva immaginato, in sede di gara, oramai 4 anni fa, di utilizzare alcuni bacini del porto di Messina per realizzare i cassoni che, poi, dovranno essere posizionati a Salerno. Ipotesi quest'ultima non più percorribile e quindi stiamo valutando diverse alternative. Abbiamo formalizzato una nostra proposta e, a giorni, dovrebbe essere presa la decisione definitiva. L'obiettivo è quello di trovare un sito che consenta di ospitare la costruzione di questi grandi manufatti». Da quando partiranno i lavori, secondo quanto previsto dal contratto, per la consegna dell'opera trascorreranno 330 giorni. Contemporaneamente, comunque, dovrà essere espletata pure la procedura per l'affidamento del servizio di collaudo statico e tecnico-amministrativo. L'intervento - del costo totale di 23 milioni - prevede il salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto, la demolizione delle relative sovrastrutture e la riconfigurazione del conoide di testata; il prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza complessiva di 200 metri, mediante la costruzione e posa in opera di cassoni cellulari poggiati su scanno di imbasamento in materiale arido di cava, previo consolidamento del terreno di fondazione; l'adeguamento dei segnalamenti marittimi (fanale verde e fanale rosso) alla nuove estremità dei moli. Gaetano De Stefano.

GAETANO DE STEFANO

Il Nautilus

Porto di Brindisi-Porto di Bari e Interporto di Bologna: nuova prospettiva di collegamento ferroviario

Scritto da Salvatore Carruez Italia, News smart edit, giugno 5th, 2018



Collegare la rete ferroviaria del Porto di Brindisi a quella di Bari per arrivare fino all'Interporto di Bologna, una delle piattaforme logistiche più importanti d'Europa. L'Interporto si estende su una superficie di oltre 4 milioni di mq, di cui 665mila di mq destinati a facility ferroviarie/intermodali e 600mila di mq dedicati a magazzini. Si colloca in una zona di fondamentale importanza per il traffico delle merci, in quanto incrocio tra il corridoio 3 (Mediterraneo), il corridoio trans-europeo 5 (Helsinki-La Valletta) e il corridoio 1 (Baltico-Adriatico).

Questa è la nuova prospettiva di collegamento del Porto di Brindisi con un Hub d'eccezione per aggredire i mercati del Nord-Europa e non solo.

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi ha dichiarato: "Dobbiamo chiudere un accordo con il Consorzio ASI per quanto riguarda il raccordo del binario del sottobanchina con la rete ferroviaria dell'ASI. Nel frattempo abbiamo chiesto a Mercitalia Shunting & Terminal di elaborare una tariffa per le manovre nel porto e poi abbiamo anche chiesto tramite le società del gruppo di farci anche un tariffario per quanto riguarda il trasporto ferroviario in maniera tale che possa essere collocato sul mercato fin da subito".

Queste sono le strategie di sviluppo incentrate su di una visione di scenario di lungo periodo.

Salvatore Carruez

Bari, il relitto del Norman Atlantic ha lasciato il terminal crociere

Bari - Il relitto bruciato del traghetto Norman Atlantic ha lasciato la banchina del terminal crociere del porto di Bari dopo tre anni e mezzo.

Bari - Il relitto bruciato del traghetto Norman Atlantic ha lasciato la banchina del terminal crociere del porto di Bari dopo tre anni e mezzo. È in corso lo spostamento della motonave verso il molo 30 del porto, dove a breve sarà ormeggiata per rimanervi fino alla conclusione del procedimento penale. **Il traghetto naufragò la notte del 28 dicembre 2014** per un incendio a bordo al largo delle coste albanesi mentre percorreva la rotta Igoumenista-Ancona. Morirono 12 persone e 64 rimasero ferite mentre 19 degli oltre 500 passeggeri risultano ancora dispersi. Dopo il naufragio, il relitto, tuttora sotto sequestro probatorio su disposizione della magistratura barese, fu rimorchiato prima a Brindisi e poi, dal 14 febbraio 2015, nel porto di Bari.

Nell'inchiesta ci sono 32 indagati (30 persone fisiche e due società) accusati, a vario titolo, di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo, lesioni colpose plurime e numerose violazioni al codice della navigazione. Le operazioni di spostamento del relitto, cominciate 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**, tutto a spese dell'armatore (indagato per il naufragio). Dopo la messa in sicurezza, il relitto è stato disormeggiato e spostato con l'ausilio di rimorchiatori.

Dopo la messa in sicurezza, il relitto sarà disormeggiato e spostato con l'ausilio di rimorchiatori. Sul naufragio **la Procura di Bari** si appresta a chiedere il rinvio a giudizio dopo aver chiuso le indagini nei confronti di 32 indagati (30 persone fisiche e due società). Agli indagati i pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano contestano, a vario titolo, i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime.

La Norman Atlantic lascia il terminal crociere: il relitto spostato al molo 30

Questa mattina le operazioni di trasferimento nel porto di Bari. Nel naufragio morirono 12 persone e 64 rimasero ferite. 19 passeggeri risultano ancora dispersi

Si sono svolte questa mattina nel porto di Bari le operazioni di spostamento del relitto della Norman Atlantic. Dopo tre anni e mezzi il traghetto è stato trasferito dal terminal crociere al molo 30. Le operazioni sono state coordinate e dirette dalla Capitaneria di Porto di Bari con il supporto operativo e logistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale ed effettuate dalla ditta che si è aggiudicata l'appalto (le operazioni sono a carico dell'armatore). Nel processo per il naufragio ci sono 32 indagati con le accuse di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo, lesioni colpose plurime e numerose violazioni al codice della navigazione.

La nave naufragò la notte del 28 dicembre 2014 per un incendio a bordo al largo delle coste albanesi mentre percorreva la rotta Igoumenista-Ancona. Dodici persone persero la vita e 64 rimasero ferite, mentre 19 passeggeri sono ancora oggi dispersi.

Soddisfazione per lo spostamento del relitto è stata espressa dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi. Nei mesi scorsi, era stata anche lanciata una petizione per chiedere la rimozione dell'imbarcazione, la cui presenza al terminal crociere rappresentava un "danno di immagine" per il porto e per la città.

Norman Atlantic via da molo crociere

(ANSA) – BARI, 05 GIU – Il relitto bruciato del traghetto Norman Atlantic ha lasciato la banchina del terminal crociera del porto di Bari dopo tre anni e mezzo. La nave viene spostata al molo 30 del porto, dove resterà ormeggiata fino alla conclusione del procedimento penale. In naufragio avvenne la notte del 28 dicembre 2014 per un incendio a bordo al largo delle coste albanesi lungo la rotta Igoumenista-Ancona. Morirono 12 persone e 64 rimasero ferite mentre 19 degli oltre 500 passeggeri risultano ancora dispersi. Dopo il naufragio il relitto, tuttora sotto sequestro probatorio, fu rimorchiato prima a Brindisi e poi, dal febbraio 2015, nel porto di Bari dove è rimasto nella zona più visibile per i crocieristi che sbarcano a Bari. Ci sono 32 indagati accusati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo, lesioni colpose plurime e numerose violazioni al codice della navigazione. Le operazioni di spostamento sono coordinate dalla Capitaneria di Porto e sono a carico dell'armatore (indagato per il naufragio).

Bari, naufragio Norman Atlantic relitto lascia terminal crociere

BARI - Il relitto bruciato del traghetto Norman Atlantic ha lasciato la banchina del terminal crociere del porto di Bari dopo tre anni e mezzo. La motonave è stata spostata al molo 30 del porto dove resterà ormeggiata fino alla conclusione del procedimento penale. Il traghetto naufragò la notte del 28 dicembre 2014 per un incendio a bordo al largo delle coste albanesi mentre percorreva la rotta Igoumenista-Ancona. Morirono 12 persone e 64 rimasero ferite mentre 19 degli oltre 500 passeggeri risultano ancora dispersi.

PUBBLICITÀ

[inRead invented by Teads](#)

Dopo il naufragio, il relitto, tuttora sotto sequestro probatorio su disposizione della magistratura barese, fu rimorchiato prima a Brindisi e poi, dal 14 febbraio 2015, nel porto di Bari. Nell'inchiesta ci sono 32 indagati (30 persone fisiche e due società) accusati, a vario titolo, di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo, lesioni colpose plurime e numerose violazioni al codice della navigazione.

Le operazioni di spostamento del relitto, cominciate alle 11, coordinate e dirette dalla Capitaneria di Porto di Bari con il supporto operativo e logistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, tutto a spese dell'armatore (indagato per il naufragio). Dopo la messa in sicurezza, il relitto è stato disormeggiato e spostato con l'ausilio di rimorchiatori.

«IL PORTO RESTITUITO ALLA CITTA'» - «Il porto viene restituito agli operatori, alla sua economia e soprattutto alla città di Bari». È il commento del presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, che assiste alle operazioni di spostamento verso una banchina foranea del relitto della Norman Atlantic, il traghetto naufragato nel dicembre 2014 e ormeggiato nel porto di Bari dal febbraio 2015. Per Patroni Griffi è la «restituzione del porto alla collettività, non solo alle imprese che lavorano nel porto che erano state fortemente penalizzate dalla sottrazione di una banchina necessaria e operativa, ma alla città. Per una città come Bari che ha una vocazione turistica, presentarsi con un biglietto da visita come la Norman attraccata in prossimità del terminal crociere era veramente deprimente, devastante».

*Fortunatamente - ha concluso - grazie alla collaborazione della Procura e della Capitaneria di Porto, la nave si sta spostando».

Il relitto lascia il terminal crociere

Il Norman Atlantic attracca ad una banchina esterna per liberare il molo del turismo

● Giunse sulla banchina numero 12 un sabato pomeriggio di metà inverno. Era il 14 febbraio 2015, per la precisione. Quasi tre anni e mezzo fa. Si è spostata ancora. In una calda mattina di inizio estate. Solo pochi «passi», questa volta, dal momento che la sua nuova casa è da ieri la banchina numero 30 del porto di Bari, più esterna o meno trafficata. Un trasferimento, però, che vuole dire moltissimo per gli operatori del porto, essendo stato liberato un molo fondamentale per le attività turistiche e commerciali. Presto, lo scalo barese, pur arguto, potrà ospitare contemporaneamente tre navi da crociera.

Ore 10.56 dunque. Qualche minuto prima rispetto all'ora programmato (le 11). Norman Atlantic parte per il suo penultimo viaggio. Non appena verranno meno le ragioni di carattere probatorio che giustificano ancora il sequestro (ma ci verrà chiesta quanto ancora) con ogni probabilità raggiungerà Genova dove ha sede il suo armatore.

Dalla palazzina dell'Autorità portuale si scorgono alcuni uomini a bordo della nave ferita. È necessario governare anche da lì la complessa operazione. A uno sguardo inesperto, a dirla tutta, le manovre sembrano così facili e sicure che viene da chiedersi perché non sia stata spostata prima. Il relitto bruciato del traghetto, dunque, ha lasciato la banchina del terminal crociere del porto di Bari. È stato necessario saldare il portellone che venne rimosso all'epoca per estrarre le carcasse auto e mezzi carovaccinatrice. Senza, è impossibile navigare. A bordo sono state sistemate anche pompe idrauliche pronte a intervenire nel caso in cui lo scafo avesse imbarcato acqua. Non è accaduto. Tre i pontoni rimorchiatori utilizzati per le manovre. Uno a poppa, l'altro a prua, il terzo è intervenuto nel momento in cui, dopo quasi due ore, è arrivato il momento di accostare l'imbarcazione, sempre sul lato sinistro, sulla nuova casa. Ormezz particolari sono stati adottati per aumentare ancora di più le misure di sicurezza ed evitare che non accada nulla anche quando su quel fronte sferzavano i venti di tramontana.

Il traghetto, rimorchiato, naufragò la notte del 28 dicembre 2014 per un incendio a bordo al largo delle coste albanesi mentre percorreva la rotta Isonzo-Ancona. Morirono 12 persone e 61 rimasero feriti mentre 19 degli oltre 500 passeggeri risultano ancora dispersi. Dopo il naufragio, il relitto, tuttora sotto sequestro probatorio su disposizione della magistratura barese, fu rimorchiato prima a Brindisi e poi, nel porto di Bari. Nell'inchiesta ormai conclusa, condotta dagli uomini della Capitaneria di Porto, coordinati dal pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, ci sono 32 indagati (10 persone fisiche e due società) accusati, a vario titolo, di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo, lesioni colpose e

rimane e numerose violazioni al codice della navigazione.

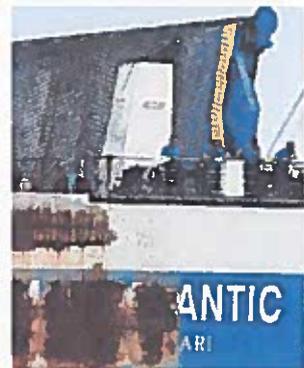
Le operazioni di spostamento sono state coordinate e dirette dalla Capitaneria di Porto di Bari con il supporto operativo e logistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, tutto a spese dell'armatore (indagato per il naufragio). A seguirle con grande scrupolo, attenzione e professionalità, direttamente il contrammiraglio Giuseppe Meli, comandante della Capitaneria di porto di Bari. Dopo la messa in sicurezza, il relitto è stato disormeggiato e spostato con l'ausilio di rimorchiatori, per poi essere ormeggiato ancora.

«Il porto viene restituito agli operatori, alla sua economia e soprattutto alla città di Bari», ha commentato il presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi, che ha assistito alle operazioni

INTESA La collaborazione tra la Procura e la Capitaneria di Porto

di spostamento verso la banchina forense del relitto. Patroni Griffi ha sottolineato anche l'importanza della «restituzione del porto alla collettività, non solo alle imprese che lavorano nel porto che erano state fortemente penalizzate dalla sottrazione di una banchina necessaria e operativa, ma alla città. Per una città come Bari che ha una vocazione turistica, presentarsi con un biglietto da visita come la Norman attraccata in prossimità del terminal crociere era veramente deprimente, devastante. Fortunatamente grazie alla collaborazione della Procura e della Capitaneria di Porto, la nave è stata spostata».

IL TRAGHETTO DEL DISASTRO, DA UN MOLO ALL'ALTRO



AL MOLO 30 Accanto il presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi (a sinistra) con l'avvocato Luciano Marchiani che ha prestato assistenza nella fase del trasferimento del relitto del Norman Atlantic (foto Luca Tur)

L'EVENTO IL PONTEFICE HA INDETTO UN MEETING PER LA PACE IN MEDIO ORIENTE CON I LEADER DELLE CHIESE ORIENTALI

Per papa Francesco a luglio sicurezza come al vertice «G7»

NIRINI PERCHIAZZI

● Papa Francesco a Bari, primi passi della macchina organizzativa, a partire dall'esame degli aspetti legati alla sicurezza. Il prossimo sette luglio per una mattinata, Bari e la città vecchia saranno al centro del mondo in virtù della visita del pontefice e dei patriarchi della maggior parte delle Chiese orientali che s'incontreranno nel capoluogo in nome dell'auspicata pace in Medio Oriente.

Ieri mattina, a Palazzo di Città, si è svolta la prima riunione informale di preparazione in merito all'assetto organizzativo, con la partecipazione dei responsabili delle ripartizioni comunali Ambiente e Infrastrutture, rappresentanti e funzionari della Questura e la polizia locale, con il comandante Michele Palmi.

Tra le principali questioni affrontate, innanzitutto gli aspetti legati alla viabilità e alla sosta, da cui successivamente discendono tutti gli aspetti logistici e di sicurezza.

Il Santo Padre infatti, nel corso della visita, si raccoglierà in preghiera in uno dei luoghi più significativi della città, il lungomare, in particolare a largo Giannella dove sarà allestito un palco per un momento pubblico di condivisione e preghiera al quale accorreranno i fedeli. L'altro luogo meta della giornata barese del papa argentino è la Basilica di San Nicola, anch'essa epicentro delle attenzioni di

forze dell'ordine e servizi di sicurezza. Il grande evento, lascia prevedere un impatto simile, se non ancora maggiore, a quello del «G7» dell'economia dello scorso anno, quando con la chiusura delle strade dal lungomare De Tullio sino al ponte di via Di Vagno, quindi tutto il

restante lungomare (Di Grollalanza e Nazario Sauro). Inoltre, lungo il perimetro di Bari vecchia presumibilmente sarà chiuso anche corso Vittorio Emanuele - partendo da piazza Massari - fino all'incrocio con corso Cavour, a sua volta inaccessibile alle auto fino all'altezza del Petruzzelli.

Il Comune si sta quindi attrezzando per tempo anche e soprattutto per gestire la sosta, sia per accogliere le migliaia di fedeli e curiosi che arriveranno sia per i residenti che già nei giorni precedenti alla visita potranno scontare qualche disagio. La chiusura di strade e piazze o la bonifica di tutti i siti potrebbero scattare infatti già dalla serata di sabato 6 luglio. L'obiettivo è garantire il sereno svolgimento dell'atteso evento - come già accaduto col G7 dell'economia o col vertice italo russo del 2007 - voluto dal Vaticano nel segno dell'ecumenismo, ma anche della speranza dei popoli per uno stop ai conflitti che da decenni affliggono le regioni del Mediterraneo orientale.

Nuova missione Nato Montenegro pattugliato da jet di Gioia del Colle

● Già da 24 ore i caccia intercettori della base di Gioia del Colle sono impiegati, sotto comando della Nato (l'Alleanza atlantica) per la sorveglianza dello spazio aereo del Montenegro, nazione «dimpetata» della Puglia al di là del mare Adriatico e che non dispone di proprie forze aeree.

Alla missione di «polizia aerea» nei cieli del Paese balcanico contribuiranno velivoli sia del 38° Stormo dell'Aeronautica militare (gli Eurofighter «Typhoon») sia dell'aviazione militare della Grecia, che opereranno dalle rispettive basi, così come viene già svolto in Albania, sempre insieme alla Grecia, ed in Slovenia. L'inizio delle operazioni è stato avvisato con una cerimonia a Poggioreale alla quale ha partecipato per l'Arma Azzurra il generale di Divisione e Sottosegretario, comandante delle Forze da combattimento e della 1ª Regione Aerea. La Nato è stata rappresentata dal generale di Brigata aerea Roberto Di Marco, vice comandante del «Nato's deployable air command and control centre» (Centro di comando e controllo mobile) di Poggio Renatico (Ferrara).

Nel 2017, con l'ingresso nell'Alleanza Atlantica del Montenegro, lo spazio aereo di quel Paese è stato incluso nel sistema di difesa aerea e missilistica della Nato.

Il Giornale

Norman Atlantic, via allo spostamento del relitto

Iniziano oggi 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 dodici persone e il ferimento di altre sessantaquattro (19 degli oltre 500 passeggeri sono ancora dispersi). La motonave, tuttora sotto sequestro probatorio, sarà spostata dalla banchina numero 12 alla banchina numero 30 del porto di Bari. Le operazioni di spostamento iniziano alle 11 e sono coordinate dalla Capitaneria di Porto con il supporto operativo e logistico dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Saranno materialmente effettuate dalla ditta che si è aggiudicata l'appalto. Nei mesi scorsi la società proprietaria della motonave ne ha chiesto il dissequestro ma la magistratura barese si è opposta. Il relitto resterà nel porto di Bari fino a quando si concluderà il processo penale.

Sono trentadue gli indagati, trenta persone fisiche e due società.

La procura di Bari contesta, a vario titolo, i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime. Vengono contestate anche numerose violazioni relative alla sicurezza e al codice della navigazione. Dalle indagini sono emerse una serie di negligenze, soprattutto sulla valutazione dei rischi e sulla organizzazione delle operazioni di evacuazione della nave, che avrebbero causato il naufragio e la morte dei dodici passeggeri non sopravvissuti al naufragio.

A sei componenti del personale di bordo si contesta anche di aver abbandonato la nave prima che tutti i passeggeri fossero in salvo. L'incendio sarebbe partito da un camion frigo posizionato sul ponte 4 della nave. Inoltre, dopo il rogo, le operazioni di spegnimento delle fiamme sarebbero iniziate troppo tardi, con l'allarme lanciato all'incirca venti minuti dopo il primo avvistamento di fumo, quando ormai le fiamme avevano raggiunto gli altri ponti senza più possibilità di domarle.

Sono 177, fra passeggeri, familiari delle vittime e dei dispersi, le parti offese che si sono costituite nel processo sul naufragio della motonave Norman Atlantic.

Il Nautilus

Le operazioni di spostamento della Norman Atlantic

Bari-La Norman Atlantic naufragò la notte del 28 Dicembre del 2014, a causa di un incendio al largo delle coste albanesi, 12 morti, 64 feriti e 19 dispersi degli oltre 500 passeggeri, relitto ancora sotto sequestro probatorio, su disposizione della magistratura di Bari dapprima rimorchiato a Brindisi e poi spostato nel porto di Bari dal 14 Febbraio 2015. Un'inchiesta che vede 32 indagati accusati a vario titolo di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime e numerose violazioni al codice della navigazione.

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi ha commentato questa operazione: "La restituzione del porto alla collettività-, e non è solo la collettività delle imprese che lavorano nel porto che sono state fortemente penalizzate dalla sottrazione della banchina necessaria e operativa, ma la collettività della città, per una città come Bari che ha una vocazione turistica che via via incrementata, presentarsi con un biglietto da visita come la Norman, attraccata in prossimità del Terminal Crociere, era veramente deprimente. Fortunatamente, grazie anche alla collaborazione della Procura della Repubblica, della Capitaneria di Porto, devo menzionare il capitano Quaranta che ha funto da consulente e tutto lo staff legale che ha operato perchè si arrivasse ad una soluzione in breve tempo. Il porto viene restituito agli operatori, alla sua economia e soprattutto alla città di Bari".

Le operazioni di spostamento del relitto, a spese dell'armatore, sono state coordinate dalla Capitaneria di Porto di Bari.

Il Comandante della Capitaneria di Porto di Bari, Contrammiraglio Giuseppe Meli: "Le operazioni devono essere compiute in sicurezza, c'è voluto del tempo per arrivare alla data odierna perchè volevamo essere sicuri che la nave fosse in sicurezza totale, la società armatrice ha predisposto un piano di sicurezza dettagliatissimo, noi lo abbiamo esaminato, lo abbiamo sottoposto ai nostri organismi tecnici, il Registro Italiano Navale lo ha approvato, e quando siamo stati sicuri dell'operazione, abbiamo coinvolto ovviamente tutti i servizi tecnico-nautici, piloti ed ormeggiatori, abbiamo dato il via all'operazione".

Sa salvatore Carruezzo

Un percorso che giunge al Centro Storico e alla Rambla e all' Isola pedonale in Viale San Martino

Trischitta: Messina può diventare Splendida anche con la riqualificazione del Waterfront

"Messina può diventare Splendida anche con la riqualificazione del Waterfront, in un percorso che giunge al Centro Storico e alla Rambla e all' Isola pedonale in Viale San Martino, partendo da nord, dall' Annunziata, e da sud, da Villa Dante. A questo proposito ho condiviso il progetto messo a disposizione dall' architetto Michele Palamara". Il candidato sindaco Pippo Trischitta, illustra l' idea di una rivalutazione dell' affaccio a mare, da troppo tempo precluso alla città, ai cittadini e all' offerta commerciale, imprenditoriale, culturale e turistica. Il progetto dell' architetto Michele Palamara offre un percorso unitario, di valenza storica, artistica e paesaggistica. Lungo il tragitto si inseriscono, poi, altri elementi già facenti parte del Progetto Pippo Trischitta Sindaco. Da un lato, dalla Cortina del porto, ci si collega con il Largo dei Marinai Russi-Villa Mazzini, Passeggiata a Mare, Fiera, Rada San Francesco (quando sarà riprogettata), Lungomare Ringo e Baby Park-Annunziata. Dall' altro lato, il Viale San Martino deve tornare ad avere il suo ruolo di salotto cittadino e collegamento fra la zona di espansione sud (Provinciale) e il mare, per come era stato progettato ancor prima del terremoto (Piano Spadaro). Il resto lo farà la Cortina del porto con la riqualificazione del suo affaccio a mare. Sulla Fiera si ricorda il progetto della Cittadella Made in Sicily, di cui Trischitta ha parlato più volte, secondo la pianificazione messa a punto dall' assessore designato Ranieri Wanderlingh e accolta come possibile destinazione nel recente incontro con l' **Autorità portuale**: "Nel colloquio della scorsa settimana con il presidente De Simone - dice Trischitta - ho commentato con soddisfazione il fatto che il bando per la riqualificazione della Fiera non sia stato ancor pubblicato, attendendo, evidentemente, il risultato delle elezioni, così come avevamo chiesto, per una proficua collaborazione con la nuova Amministrazione Comunale". Sulla Cortina del Porto, le piazzette tematiche esistenti non sono ben collegate a causa di due barriere: il tram da una parte e la cancellata che delimita l' area **portuale** dall' altra. Qui, allora, è ipotizzabile una passeggiata ciclo-pedonale sopraelevata. Il Terminal croceristico conclude questa parte: la loggia liberty della Dogana, praticamente inutilizzata, con i magazzini su di essa prospicienti, potrebbe diventare punto di

-segue

riferimento per i turisti appena sbarcati dalle navi da crociera, ospitando al suo interno locali ristoro o per il commercio di prodotti tipici. Dal Terminal si apre, poi, un altro tracciato, con la Rambia che conduce all' Isola pedonale di Viale San Martino. La circolazione nord-sud è mitigata dall' apertura delle vie dei Mille e Giordano Bruno. Quella monte-mare dalle vie XXVII Luglio, Maddalena e Santa Cecilia. Le traverse del Viale, che sarebbero strade senza sbocco, diventano piazzette tematiche. Alla loro realizzazione potrebbero partecipare i titolari delle attività commerciali. Le quattro piazzette tematiche ipotizzate sono dedicate a rispettivi aspetti della cultura e della tradizione messinese che, subito dopo il terremoto avevano sede nel Quartiere Americano: la tecnica artigianale per realizzare la granita; i luoghi dove Salvatore Quasimodo visse da giovane; i luoghi dove il messinese Rappazzo sperimentò per la prima volta il cinema sonoro; la tecnica artigianale delle sarte locali nel confezionare i vestiti. "Come per tutti i progetti del mio Programma - conclude Trischitta - non solo abbiamo la collaborazione delle eccellenze della città per la progettazione, ma abbiamo pure le idee chiare su dove trovare i fondi per finanziarle. Le idee copiate, improvvisate e raffazzonate le lasciamo agli altri".

Cultura e bellezze di Messina nel video per i crocieristi dell' Autorità Portuale

Diciamo sempre che Messina non è fatta solo di problemi da risolvere, ma anche di bellezze architettoniche, culturali, culinarie. È questa la faccia della città dello Stretto che mostra il video promozionale dell' Autorità Portuale. Il contenuto, realizzato da Adimmagine e Associati su incarico dell' Ente, mira a promuovere i porti di Messina e Milazzo ai crocieristi e in "soli" 5 minuti consente di godere di tutto quello che dovremmo amare e valorizzare di Messina. Nulla a che vedere con il maldestro tentativo realizzato dal Comune lo scorso agosto con immagini di repertorio e rapidamente ritirato dal web per le innumerevoli critiche. Si parte dalle bellezze architettoniche del centro storico: Duomo, Fontana di Orione, Chiesa dei Catalani, Cristo Re, Fontana di Nettuno, Museo Regionale. Viene mostrato, di seguito, i panorami mozzafiato che offrono le numerose viste sullo Stretto: dal Pilone al Lago di Ganzirri, fino alla falce. Non solo arte e bellezze naturalistiche, ma anche cibo: dal dolce, con la granita, i cannoli, la pignolata; al salato, con focaccia e arancini. Il video si chiude con i luoghi più belli della provincia: il teatro antico di Taormina, il castello di Milazzo, le isole Eolie e il santuario della Madonna di Tindari. "L' Autorità Portuale

- spiega l' ente - 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. L' obiettivo del prodotto è quello di presentare al meglio le nostre ricchezze e suscitare un' emozione positiva sul territorio 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". Quello che scaturisce da questo video è la cosiddetta " altra faccia della medaglia ", che mostra il lato storico della città dello Stretto, quella del luogo che fu centro dei più importanti collegamenti marittimi e commerciali, ma anche dimora di diverse culture e tradizioni. È questa la Messina che ci piace. <http://normanno.com/N0rm4nn0/wp-content/uploads/2018/06/video-spot-autorita-portuale-messina.mp4> (15) 1 Condivisioni Facebook Twitter.

La Sicilia

Augusta. Al centro della vertenza la mancata applicazione della contrattazione decentrata dello scorso maggio

Porto, acque agitate per gli operatori

I sindacati: «Il prossimo passo sarà quello dello sciopero ad oltranza»

Proclamato lo stato di agitazione dei dipendenti portuali e annunciato lo sciopero a oltranza se non verranno rispettati i diritti dei lavoratori. La vertenza è siglata dalle segreterie provinciali unitarie di Siracusa e Catania, che sperano in un intervento incisivo del presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata e del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Le segreterie di Filt Cgil-Fit Cisl e Uiltrasporti delle provincie aretuse ed etnea hanno dichiarato lo stato di agitazione dei lavoratori dipendenti dell' Adsp del mare di Sicilia orientale, per mancata applicazione della contrattazione decentrata di II livello firmata lo scorso maggio.

«Lo stato di agitazione del personale dipendente è supportato dai fatti avvenuti nei tavoli di contrattazione: a inizio anno la contrattazione di II livello fu sottoscritta fra le parti sindacali, il presidente dell' Adps Annunziata, il segretario generale dell' Adsp Carlo Guglielmi; a seguito di criticità sollevate dai sindaci revisori, non venne approvata dal comitato di gestione, per cui la contrattazione di II livello fu inevitabilmente modificata».

E' quanto si legge in una nota a firma dei sindacalisti delle segreterie provinciali di Filt Cgil- Fit Cisl e Uiltrasporti, rispettivamente Vera Uccello e Alessandro Grasso, Alessandro Valenti, Mauro Torrisi, Silvio Balsamo, Uccio Lauricella.

«La nuova stesura è stata approvata il 2 maggio - proseguono i rappresentanti sindacali - presentata e sottoposta al vaglio del comitato di gestione e dei sindaci revisori, in presenza del presidente e del segretario generale, ma viene nuovamente respinta con nuove eccezioni e senza il disappunto di Annunziata e Guglielmi - nonostante avessero partecipato e firmato la stesura del testo della nuova contrattazione. Tutto ciò è una burla, chi di dovere non ha interesse a fare applicare la contrattazione decentrata di secondo livello, trovando pretesti.

Viene leso il diritto dei lavoratori a contrattare un migliore salario. Le organizzazioni sindacali ribadiscono la legittimità dell' accordo sottoscritto dalle parti e, a tutela dei lavoratori, dichiarano lo stato di agitazione di tutto il personale dipendente dell' Autorità di sistema portuale di Augusta e Catania. I lavoratori dell' Adsp hanno già "minacciato" di incrociare le braccia nel mese di marzo, per protestare contro la mancata applicazione della contrattazione di secondo livello, prevista dalla legge per le nuove

-segue

Autorità di sistema portuale del mare. Nel caso in cui il problema non dovesse trovare soluzione non si esclude un sit-in davanti al varco principale del porto di Augusta, sede dell' Adsp del mare della Sicilia orientale. Sono una trentina i lavoratori dei quali 20 di Augusta e 10 di Catania che da quando sono state accorpate le 2 Autorità portuali fanno parte di un unico sistema.
Agnese Siliato.

Augusta, proclamato lo stato di agitazione dei portuali

Le Segreterie di FILT CGIL FIT CISL e UILTRASPORTI di Siracusa e Catania, proclamano lo stato di agitazione dei lavoratori dipendenti dell' ADSP del Mare di Sicilia Orientale Augusta e Catania, per mancata applicazione della Contrattazione Decentrata di II livello firmata lo scorso mese di maggio. Lo stato di agitazione del personale dipendente è supportato dai fatti avvenuti nei tavoli di contrattazione: a inizio anno la Contrattazione di II livello fu sottoscritta fra le parti sindacali, il presidente dell' ADSP Sicilia Orientale **Andrea Annunziata**, il segretario generale Carlo Guglielmi; a seguito di criticità sollevate dai Sindaci revisori, non fu approvata dal Comitato di Gestione, per cui la contrattazione di II livello fu inevitabilmente modificata. La nuova stesura fu approvata il 2 maggio, presentata e sottoposta al vaglio del Comitato di gestione e dei Sindaci revisori, in presenza del presidente **Annunziata** e del segretario generale Guglielmi, ma viene nuovamente respinta con nuove eccezioni e senza il disappunto del presidente e del segretario che nonostante avessero partecipato e firmato la stesura del testo della nuova contrattazione. "Tutto ciò è una burla", spiegano i sindacati, che ribadiscono la legittimità dell' accordo di Contrattazione sottoscritto dalle parti e, a tutela dei lavoratori, dichiarano lo stato di agitazione di tutto il personale dipendenti dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Augusta e Catania. Le Segreterie Provinciali Unitarie di Siracusa e Catania, sperano in un intervento incisivo del presidente **Annunziata** e del Ministero dei Trasporti che fino ad adesso non si è ancora pronunciato nel merito; se ciò non dovesse avvenire i lavoratori e le Organizzazioni Sindacali sciopereranno a oltranza.

Augusta| Proclamato lo stato di agitazione dei dipendenti portuali

Augusta| Proclamato lo stato di agitazione dei dipendenti portuali. Le segreterie di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti di Siracusa e Catania, proclamano lo stato di agitazione dei lavoratori dipendenti dell' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale** Augusta e Catania, per mancata applicazione della Contrattazione Decentrata di II livello firmata lo scorso mese di maggio. Lo stato di agitazione del personale dipendente è supportato dai fatti avvenuti nei tavoli di contrattazione: a inizio anno la contrattazione di II livello fu sottoscritta fra le parti sindacali, il presidente dell' **Asps Sicilia orientale** **Andrea Annunziata**, il segretario generale **Carlo Guglielmi**; a seguito di criticità sollevate dai sindaci revisori, non fu approvata dal Comitato di Gestione, per cui la contrattazione di II livello fu inevitabilmente modificata. La nuova stesura approvata il 2 maggio 2018, presentata e sottoposta al vaglio del Comitato di gestione e dei Sindaci revisori, in presenza del presidente **Annunziata** e del segretario generale **Guglielmi**, ma viene nuovamente respinta con nuove eccezioni e senza il disappunto del presidente e del segretario che nonostante avessero partecipato e firmato la stesura del testo della nuova contrattazione. "Tutto ciò è una burla chi di dovere non ha interesse a fare applicare la contrattazione decentrata decentrata di II livello, trovando pretesti, viene leso il diritto dei lavoratori a contrattare un migliore salario" dicono i segretari provinciali di Siracusa -Catania di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, rispettivamente **Vera Uccello** e **Alessandro Grasso**, **Alessandro Valenti**, **Mauro Torrisi**, **Silvio Balsamo**, **Uccio Lauricella**. I sindacati ribadiscono la legittimità dell' accordo di contrattazione sottoscritto dalle parti e, a tutela dei lavoratori, dichiarano lo stato di agitazione di tutto il personale dipendenti dell' **Autorità di sistema portuale** Augusta e Catania. Le segreterie provinciali unitarie di Siracusa e Catania, sperano in un intervento incisivo del presidente **Annunziata** e del ministero dei Trasporti che finora non si è ancora pronunciato nel merito; se ciò non dovesse avvenire i lavoratori e le organizzazioni sindacali sciopereranno a oltranza. Visualizzazioni: 0.

Tre eventi “faro” per RemTech 2018

ROMA – Dopo il grande successo del primo evento preparatorio Smart Ports, organizzato da RemTech Expo, Ispra e Assoport, presso Palazzo Montecitorio lo scorso 22 Maggio, sono in programma in questo giugno i prossimi tre eventi faro.

8 giugno, Orvieto: Il primo evento di giugno in agenda Governance H30 – Costruzione partecipativa di nuovi scenari di governance delle risorse e dei rischi naturali, è organizzato da Dipartimento della Protezione Civile, Struttura di Missione #italiasicura, Ispra, Unesco, Regione Umbria, Comune di Orvieto e RemTech Expo. Si terrà presso Palazzo del Capitano del Popolo a Orvieto l’8 Giugno (evento e tavoli ad invito).

19 giugno, Roma: Il secondo seminario partecipato Conoscenza del territorio e Mitigazione dei rischi sismici: Governance, Strumenti, Risorse, Tecnologie – Quali ulteriori misure da implementare per dare propulsione al sisma bonus, sisma centro Italia, opere pubbliche e infrastrutture – promosso da Ispra, Ingv, Protezione Civile e naturalmente RemTech Expo, si terrà presso la sede di Ance a Roma il 19 Giugno (evento ad invito).

28 giugno, Roma: Il terzo ed ultimo momento preparatorio Risanamento, Rigenerazione urbana, Sviluppo e Industria Sostenibile, organizzato in collaborazione con Ispra, Snpa, Legambiente, e alcuni dei più importanti key players nazionali tra i quali, Syndial, Versalis, Enel, Sogin, Acer ER, Italferr che presenteranno casi eccellenti di risanamento, sviluppo industriale, rigenerazione urbana, sostenibilità infrastrutturale, avrà luogo sempre a Roma presso Palazzo Montecitorio il 28 Giugno (iscrizione obbligatoria).

-segue

Gli awards: Con l'istituzione degli Awards, RemTech Expo punta i riflettori e valorizza i progetti più innovativi e sostenibili in materia di: Innovazione Tecnologica (riservato alle Start Up innovative), Laurea Magistrale, Dottorato, Master, Smart Port (partner: Assoport), Smart Rivers (partners: Unesco and Alta Scuola), Esonda (Geomatica) Awards (partners: Fondazione Geometri Italiani e Consiglio Nazionale dei Geometri e dei Geometri Laureati). Partecipa!

Mario Mattioli alla presentazione del rapporto SRM "Italian Maritime Economy"

Roma, 5 giugno 2018 – “Stiamo vivendo in uno scenario ove la parola più in voga è cambiamento – ha affermato **Mario Mattioli, Presidente di Confitarma e della Federazione del Mare**, intervenendo a Napoli alla presentazione della 5° edizione del Rapporto “*Italian Maritime Economy*” realizzato dall'Osservatorio di SRM sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica – Questa è evidentemente l'esigenza più sentita e alla quale il nuovo Governo dovrà rispondere avviando un concreto rinnovamento a tutti i livelli a cominciare dalle infrastrutture e dalla burocrazia. Io credo che il concetto di rinnovamento si possa coniugare con quello di miglioramento. Questo è il nostro auspicio e, in quest'ottica, invio i migliori auguri di buon lavoro al nuovo Esecutivo”.

Rispondendo poi ad una domanda sul legame tra competenza e competitività, **Mario Mattioli** ha affermato che “hanno la stessa radice, e queste due parole sono quindi strettamente legate: sono le competenze a rendere competitiva un'azienda ed anche la Pubblica Amministrazione. Quello delle competenze marittime che nel corso degli anni sono state progressivamente disperse tra più amministrazioni, è l'esempio di come si possa compromettere la politica nazionale di un settore e la sua internazionalizzazione”.

“La connessione con il tema della formazione è forte – ha aggiunto **Mattioli** – l'armamento italiano, che opera in un mercato totalmente internazionalizzato, sta investendo molto nella formazione dei professionisti del futuro, offrendo posti di lavoro e percorsi di carriera promettenti a bordo, a terra e dando opportunità di occupazione non solo negli altri comparti del cluster marittimo ma anche all'estero. Tutto ciò potendo contare su un livello di formazione del personale marittimo molto elevato”.

Il **Presidente Mattioli** ha quindi evidenziato che, come nel caso delle ZES, ove la riduzione della tassazione e procedure burocratiche farraginose incrementa la competitività, anche con l'istituzione del Registro Internazionale, in linea con le indicazioni dell'Ue, per la nostra flotta è stato possibile ridurre il gap di competitività con le altre flotte europee e mondiali, in 20 anni raddoppiare la consistenza e l'occupazione a bordo e con 16,3 milioni di tonnellate di stazza posizionarsi tra le principali flotte mondiali, tra le più moderne, sicure e rispettose dell'ambiente”.

-segue

Naturalmente, l'industria armatoriale ha bisogno del supporto del mondo finanziario, sia dei principali gruppi bancari nazionali ed internazionali sia di soggetti istituzionali non bancari "l'importante – ha aggiunto il **Presidente Mattioli** – è che si evitino quei fenomeni speculativi che possono portare alla perdita del tessuto imprenditoriale e di competenze sviluppati sul territorio. Ciò è particolarmente importante nel Mezzogiorno ove occorre studiare la possibilità di aumentare le dimensioni delle aziende attraverso fusioni e integrazioni, intervenendo sulla spersonalizzazione dell'azienda dall'imprenditore, sulla managerializzazione e su una *governance appropriata e coerente*. *Ciò potrebbe rivelarsi un importante attrattore per possibili investitori che intervengano a supporto del business in un'ottica di medio/lungo periodo". Tra l'altro, secondo Mario Mattioli bisognerebbe evitare che i giovani formati al sud e che rappresentano una vera e propria risorsa, si trasferiscano al nord alimentando il gap di competitività.*

Infine il **Presidente di Confitarma e della Federazione del Mare**, nel ribadire l'apprezzamento per le dichiarazioni del Presidente di Confindustria in favore dell'istituzione di un Ministero del Mare, ha auspicato che il nuovo Governo prenda in seria considerazione la necessità di istituire, per il settore marittimo nella sua accezione allargata, una guida Amministrativa unica, in grado di rispondere a tutte le sue specificità, sostenendo e implementando le sue potenzialità a vantaggio dell'economia del Paese.

Rifornimento navi: possibile crescita per il Sud Mediterraneo

L'AdSp del mare di Sardegna a Napoli per parlare di economia marittima

NAPOLI – Il futuro della crescita dei porti sardi passa anche dal rifornimento alle navi. Non solo per quelle che sostano nelle banchine dei sette scali isolani, ma anche per le 55 mila che annualmente solcano il bacino mediterraneo lungo le molteplici rotte commerciali che si snodano a qualche decina di miglia dalle coste sarde.

È la sintesi dell'intervento del presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana che, ieri pomeriggio, insieme al segretario generale, Natale Ditel, ha preso parte al tavolo tecnico internazionale che introduce l'odierna presentazione, a Napoli, del Quinto rapporto annuale di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) e Banca Intesa San Paolo (Banco di Napoli) dal titolo ["Italian Maritime Economy – Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia"](#).

Un incontro, quello di ieri, che ha raccolto le testimonianze e le proposte dei principali attori internazionali dell'economia del mare, come i rappresentanti dei porti del Nord Europa, della Cina, del Mediterraneo e della Corea; ma anche gli executives dei principali gruppi armatoriali del settore merci (come Maersk), studiosi delle principali università dell'estremo oriente ed analisti del settore trasportistico.

Nel corso del dibattito, l'AdSp del Mare di Sardegna ha esposto i potenziali benefici per il settore portuale e per l'economia dell'isola attraverso il rifornimento delle navi che già sostano nelle banchine sarde, ma anche intercettandone di nuove tra quelle in transito nel Mediterraneo Sud Occidentale.

Un vero e proprio servizio allo shipping internazionale che potrebbe attribuire alla Sardegna un ulteriore vantaggio competitivo rispetto ad altri scali. Offerta, questa, che andrebbe ad aggiungersi alle agevolazioni che deriverebbero dalla piena operatività delle Zone Economiche Speciali e dall'integrazione del bunkeraggio tradizionale con altri tipi di approvvigionamenti di carburante a basso impatto ambientale, come il Gas Naturale Liquefatto, i cui progetti di realizzazione sono già in fase avanzata in diversi scali.

"La due giorni dedicata all'economia marittima italiana – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – oltre ad essere un importantissimo momento di studio e riflessione su tematiche attualissime di rilevanza internazionale, è stata un'occasione per portare ad un tavolo di tale importanza, e con relatori provenienti da diverse parti del mondo, una proposta per incrementare la competitività dei nostri scali. Una sfida che, se ben integrata con l'offerta del sistema portuale sardo, siamo certi potrà contribuire a generare nuovi traffici e nuove ricadute economiche".

LO SVILUPPO

Zes fondamentali il Sud cresce grazie ai suoi porti

Rapporto di Srm Mezzogiorno sulla logistica: «Indispensabile il ruolo delle filiere collegate»

di Oronzo MARTUCCI

Il Mezzogiorno è una potenziale piattaforma portuale al servizio dell'industria del territorio. Per farlo crescere "occorre far parlare le Zes - Zone Economiche Speciali, investite sulla intermodalità e su una logistica portuale integrata ai processi industriali": è questo un punto di riferimento del V Rapporto di SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presentato ieri a Napoli dal titolo "Italian Maritime Economy".

"I porti del Mezzogiorno rivestono ancora un ruolo di primo piano nell'ambito della portualità nazionale", hanno evidenziato i ricercatori di Srm. "Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Sud Italia nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano sempre sul 45/50%: la dotazione di scali hub, porti multipurpose e impianti realtà che operano nel settore passeggeri e crociere". A ciò bisogna aggiungere che "le imprese del Mezzogiorno realizzano il 63% del loro import/export via mare per un totale di 53 miliardi di euro".

«Dunque, la piattaforma portuale va valorizzata, anche spingendo sulla strada della realizzazione delle Zone economiche speciali, rendendole operative. Bisogna ricordare che nei porti del Mezzogiorno fanno scalo tutte e tre le Grandi Alleanze navali e i porti del Sud possono svolgere un ruolo significativo per la proiezione internazionale delle filiere meridionali, in particolare quelle legate alle cosiddette «A» (Agricoltura, Abbigliamento, Aerospazio e Automotive) ed il Bio-farmaceutico».

Le cosiddette 4 A e il Bio farmaceutico hanno un ruolo centrale in particolare nelle aree della Puglia che sono state ricentrate ma non ancora rese operative da parte della Regione con l'approvazione dei Piani strategici di sviluppo delle Zes: una di livello interregionale che fa capo attorno al porto di Taranto e ingloba aree logistiche e produttive della provincia di Taranto (compresa l'area Pip di Francavilla Fontana); l'altra che fa perno attorno ai porti dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale che comprende i porti di Bari, Brindisi (nel caso con le aree As della provincia di Brindisi e le aree produttive della provincia di Lecce), Barietta, Monopoli e Manfredonia.

Le produzioni di Agrumi, Abbigliamento e Bio-farmaceutico sono presenti in particolare nel polo di Brindisi e Lecce della Zes Adriatica, mentre le produzioni dell'Aerospazio sono consistenti sia nella zona di Brindisi città che nel polo di Grottole-Francavilla annesso alla Zes Jonica. L'automotive ruota in particolare attorno al polo di Bari.

Le filiere delle 4A e quella del settore biofarmaceutico, hanno evidenziato gli esperti di Srm, "esportano 20,6 miliardi di prodotti in tutto il mondo". Di più: "Il peso dell'export di tali settori sull'economia manifatturiera meridionale è quasi il 46,4% contro il 35,5% del dato nazionale. Si tratta di industrie che utilizzano per lo più il container e altri mezzi navali - Rinfusiere e Ro-Ro - per trasportare le loro merci nei mercati del Mediterraneo dell'Estremo Oriente e degli Stati Uniti".

Polo Scuderi, presidente di Srm ha ricordato che "il Rapporto mostra che la connessione

I comparti

Logistica per agroalimentare, abbigliamento, aerospazio, automotive, bio-farmaceutico

I riflessi

Guido: dalle Zone speciali impulso all'attrazione di ulteriori investimenti

Italia e Mezzogiorno: Hub nel Mediterraneo



industria e logistica deve essere sempre più forte; per troppo tempo nel nostro Paese abbiamo pensato in modo isolato ad entrambi i settori con politiche disgiunte e poco integrate. Partiti, aeroporti, interporti ed imprese devono avere un legame unico; lo sforzo comune deve essere quello di dare una proiezione internazionale ed innovativa all'Italia, con il Mezzogiorno in prima fila con le sue Filiere di Eccellenza, le 4 A più il settore Pharma. Il nostro tessuto imprenditoriale ha bisogno di un sistema logistico portuale efficiente e ben agganciato alle rotte e alle dinamiche del commercio mondiale".

Francesco Guido Jeccese, direttore Generale del Banco di Napoli ha aggiunto che «il Gruppo Intesa Sanpaolo da sempre sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio del Mezzogiorno».

«Se solo pensiamo che più di un terzo del valore aggiunto italiano dell'economia del mare è prodotto nel Sud e due terzi dell'intercambio generato dalle imprese del territorio è trasportato via mare abbiamo una dimensione di quanto sia strategico questo comparto. Anche per questo abbiamo sostenuto il progetto delle Zone Economiche

Speciali deliberando un plafond di 1,5 miliardi di euro; a nostro avviso questi strumenti potranno dare ulteriore impulso all'attrazione di investimenti manifatturieri e logistici proprio nel Mezzogiorno».

Anche le Autorità portuali pugliesi (il polo delle Zes) hanno sottoscritto un accordo con il Banco di Napoli per accompagnare i nuovi investimenti nelle Zone economiche speciali. Le quali però in Puglia stentano a partire, mentre quelle della Campania e della Calabria hanno ottenuto il decreto di istituzione da parte della presidenza del Consiglio dei ministri.

LE IMPRESE

Il nuovo premier punta l'accento sulla necessità di superare le rigidità per favorire le infrastrutture

Le istanze dell'Ance, l'impegno di Conte «Sì a correzioni al codice degli appalti»

«Dobbiamo ridare slancio agli appalti pubblici, che possono diventare una leva fondamentale della politica economica del Paese, garantendo sviluppo sostenibile e aumento dell'occupazione. Negli ultimi anni questo settore sta attraversando una fase di arresto, determinata per buona parte anche dalle incertezze interpretative e da talune rigidità generate dal nuovo codice dei contratti pubblici». Tra i passaggi del discorso alle camere del presidente del Consiglio Giuseppe Conte, anche un passaggio riservato allo sviluppo delle imprese alla sburocrazia della macchina amministrativa. Riferimento che all'indomani degli operatori del settore delle costruzioni, non ultimi i vertici regionali dell'Ance Puglia, suona come una prima risposta alle istanze sollevate, soprattutto rispetto alle difficoltà connesse all'applicazione del nuovo codice degli appalti.

«Accogliamo con soddisfazione il discorso programmatico tenuto in Senato dal premier Conte - dichiara il presidente dell'Ance Puglia Nicola Bonerba - Auspichiamo che i propositi possano tradursi effettivamente in fatti per offrire risposte concrete ai bisogni di un settore, quello delle costruzioni, strategico per l'economia del Paese che da anni attraversa una pesante crisi, aggravata dalla burocrazia, dalle incertezze interpretative e dal nuovo Codice degli appalti che, anziché semplificare il quadro normativo, lo ha complicato ulteriormente. Slancio agli appalti pubblici, semplificazione delle procedure, ridu-



Nicola Bonerba



Pierluigi Francioso

Gli obiettivi elencati sono condivisi da anni dalle imprese del settore. Ora attendiamo i fatti

Affidare all'Ance ulteriori compiti d'azione rischierebbe di ingolfare l'attività di tale organo

zione e qualificazione delle stazioni appaltanti sono obiettivi, elencati oggi dal premier, ampiamente condivisi da anni dal mondo delle imprese, che si farà trovare pronto per agganciare definitivamente la ripresa».

Sintonia, dunque. Almeno sulla carta. Almeno stando agli impegni assunti dal nuovo premier: «Dobbiamo superare il formalismo fine a se stesso che ancora domina largamente la disciplina degli appalti, poiché la forma non può essere scambiata per lega-

lità: troppi spesso gare formalmente perfette nascondono corruzione e non impongono la cattiva esecuzione. Dobbiamo parametrare i vincoli, in sede di assegnazione delle gare, al valore e alle caratteristiche delle commesse, in modo da assicurare la semplificazione e la rapida conclusione degli appalti che non presentano particolari complessità». Le parole del premier in Parlamento.

E rispetto alla riduzione del numero delle stazioni appaltanti e alla loro qualifica-

IL REPORT

Bandi per 361 milioni. La crescita in Puglia

«Nel primo quadrimestre dell'anno, è di 361 milioni di euro il valore dei bandi per lavori pubblici messi a gara in Puglia, con una crescita del 141% rispetto allo stesso periodo del 2017, migliore performance tra le regioni di Mezzogiorno che, in media, ha visto crescere mediamente del 23% il valore dei bandi di gara. Ciononostante e sebbene sia stata avviata la nuova programmazione di fondi comunitari e nazionali, i numeri appaiono ancora i numeri di qualche anno fa, quando si superava stabilmente il miliardo e mezzo di gare per lavori pubblici a livello regionale nell'arco dei 12 mesi».

condizionale è d'obbligo, abituati come siamo a vedere puntualmente mortificate le aspettative del settore», spiega Pierluigi Francioso, presidente di Ance Brindisi: «L'ottimismo non ci deve mancare, ma ripeto bisogna vedere i risultati. Il paradosso è che i numeri sembrano manifestare un incremento dei bandi in Puglia, mentre in termini di valore assoluto lo scenario è tutt'altro». Tutta colpa del codice degli appalti? «Evidentemente no», sottolinea Francioso: «Pensiamo allo scorso utilizzo dei fondi europei. Se siamo fermi al 4% delle opere programmate, vuol dire che c'è una carenza di progettazione di cui la Regione Puglia dovrebbe rispondere. Parliamo di interventi importanti, che oltre a dare sostegno al settore delle costruzioni consentirebbero di migliorare le infrastrutture rendendo più competitivi i nostri territori».

Dubbi, invece, rispetto al programma annunciato dal premier Conte. L'intenzione del governo di rafforzare la funzione consultiva e anche la funzione di vigilanza collaborativa esercitata dall'Anac, allo scopo di assicurare in via preventiva la legittimità delle bozze degli atti di gara, «assicurando la deflazione dei costi e la speditezza dei procedimenti». «Un potenziamento di compiti che rischia di ingolfare la struttura dell'Anac», teme Francioso.

N.Quas.

“Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate”

ROMA – Il Consiglio e la Fondazione Nazionale dei Commercialisti hanno pubblicato il documento “Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate”.

Uno studio che intende fornire una panoramica delle misure previste e, sulla scorta della riflessione sulle risorse e sugli strumenti disponibili nelle Regioni e delle politiche di coesione in corso, offrire suggerimenti a carattere valutativo sui rischi di implementazione di tali misure, nonché gli accorgimenti per renderle efficaci e per raggiungere l’impatto economico e sociale previsto, adottando un approccio valutativo che si basa su una lunga esperienza maturata nell’ambito delle politiche di sviluppo e coesione. Ad accompagnare le riflessioni del documento, l’analisi del caso della Regione Campania.

Le politiche dell’Unione europea considerano il trasporto marittimo, e in particolare quello a corto raggio, come un settore chiave dell’economia, capace di contribuire in maniera determinante allo sviluppo dei territori. L’Italia, con i suoi numerosi porti e la sua peculiare configurazione geografica, nel quadro del trasporto a corto raggio ha un ruolo particolarmente dominante rispetto ad altri Paesi europei.

Le Zone Economiche Speciali (ZES) rappresentano, l’ultima frontiera della riflessione sulle politiche istituzionali per lo sviluppo del Mezzogiorno; tale politica si concentra, per l’appunto, sui porti, nei quali si intendono valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e i progetti di investimento capaci di rendere trainanti i settori di punta dell’economia italiana e meridionale, quali l’agroalimentare, l’aeronautica e l’automotive e il sistema del Made in Italy in generale.

-segue

Dopo anni di dibattito, un'accelerazione alla realizzazione delle ZES proviene dal Decreto Legge 20 giugno 2017 n. 91 "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno", cosiddetto "Decreto Mezzogiorno" (convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2017 n. 123). Misura parallela è stata messa a punto, dopo pochi mesi, per le cosiddette "Zone Logistiche Semplificate" localizzate nel Centro Nord.

Il documento si inquadra nell'ambito del progetto Attività d'Impresa del CNDCEC e, in particolare nell'ambito delle attività del gruppo di lavoro "Economia del mare e della Logistica" per rafforzare le competenze professionali del Commercialista che opera o vuole specializzarsi in questo settore.

Il documento online sul sito della Fondazione (www.fondazione nazionalecommercialisti.it).