



INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...Signorini a Genova c'è spazio anche per Costa Crociere..." (The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Incendio sulla portarinfuse, fiamme per altri 4 giorni..." (The Medi Telegraph)

"...San Benigno, svolta sulle banchine..." (Repubblica)

"...Fusione con Assologistica?..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...La nuova Via della Seta fa tappa a Ravenna..." (Il Secolo XIX)

Piombino:

"...Accordo di programma con Jsw..." (Messaggero Marittimo, Il Telegrafo, Il Tirreno)

La Spezia:

"...Il piccolo, grande miracolo del porto di Marina di Carrara..." (The Medi Telegraph)

"...La Spezia è apprezzata da tutti i big..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Grimaldi raddoppia sulla rotta tra Livorno e Cagliari..." (The Medi Telegraph)

Civitavecchia:

"...Secondo porto crocieristico del Mediterraneo..." (Messaggero Marittimo)

Taranto:

"...Regione, un esperto per coordinare le Zes..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Brindisi:

"...Port Day..." (Brindisi Report, Il Nautilus, Gazzetta del Mezzogiorno, Quotidiano di Puglia)

"...Baia e Porto di Brindisi..." (Il Nautilus)

Palermo:

"...Patto antimafia sul porto..." (The Medi Telegraph)

Focus:

"...Perchè Navigare Necesse Est..." (Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica Informare

Signorini: «A Genova c'è spazio anche per Costa Crociere»

Genova - L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è pronta a trovare posto per riaccogliere **Costa Crociere**, che per ora ha riportato alcune navi, ma vorrebbe uno spazio nel por-

Genova - L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è pronta a trovare posto per riaccogliere **Costa Crociere**, che per ora ha riportato alcune navi, ma vorrebbe uno spazio nel porto di Genova. «A fronte di una proposta commerciale e imprenditoriale di grande interesse, con il presidente della Regione e con il sindaco possiamo individuare soluzioni» dice il **presidente dell'Autorità Paolo Signorini** a margine della conferenza stampa sull'accordo con Banca Carige. Dove potrebbe insediarsi Costa? «Attualmente abbiamo Stazioni marittime che gestisce il polo passeggeri e non abbiamo in questo momento altre aree pronte a questa attività - dice Signorini - però il porto di Genova è più grande di quanto ci si immagini e quindi si può trovare una soluzione. Se parliamo di home port (cioè Genova come porto di imbarco per la compagnia) è chiaro che la città avrebbe una grande ricaduta, e di fronte ad una grande ricaduta uno può fare anche sforzi di immaginazione non comuni».

Il capoluogo ligure è già **home port di Msc Crociere** (maggior azionista di Stazioni Marittime) ma per Signorini c'è spazio. «Molti vedono il mercato come escludente - se entri tu non c'è spazio per me -, io credo invece che questo non sia vero per Genova. Non all'infinito, ma sia sul cargo sia sulle crociere vedo spazi di crescita: per cui c'è spazio per più di uno. Genova ha le spalle sufficientemente larghe per poter ospitare home port anche di altre compagnie oltre a quella di un grande gruppo come Msc», osserva.

Signorini: possibilità di spazio per Costa Crociere

Con una proposta interessante, si cercherebbero soluzioni adeguate

GENOVA – L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è pronta a trovare posto per accogliere nuovamente Costa Crociere, che al momento ha già riportato alcune navi, ma che vorrebbe uno spazio nel porto di Genova.

“A fronte di una proposta commerciale e imprenditoriale di grande interesse, con il presidente della regione e con il sindaco possiamo individuare soluzioni” dice il presidente dell'Autorità Paolo Signorini a margine della conferenza stampa sull'[accordo con Banca Carige](#).

“Attualmente abbiamo Stazioni marittime che gestisce il polo passeggeri e non ci sono in questo momento altre aree pronte ad accogliere questa attività” dice Signorini “però il porto di Genova è più grande di quanto si possa immaginare, quindi sarebbe possibile trovare una soluzione”.

La città avrebbe una grande ricaduta in caso di home port (Genova come porto di imbarco per la compagnia Costa Crociere) e “Di fronte ad una grande ricaduta – ha aggiunto- si possono fare anche sforzi di immaginazione non comuni”.

Il capoluogo ligure è già home port di Msc crociere (maggior azionista di Stazioni marittime) ma per Signorini lo spazio ci sarebbe. “Molti vedono il mercato come escludente – se entri tu non c'è spazio per me – io credo invece che questo non sia vero per Genova. Non all'infinito, ma sia sul cargo, sia sulle crociere, vedo possibilità di crescita: per cui c'è spazio per più di uno. Genova ha le spalle sufficientemente larghe per poter ospitare home port anche di altre compagnie oltre a quella di un grande gruppo come Msc”.

LA RICORRENZA DEI SETTANT'ANNI DI MATRIMONIO TRA LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE E IL CAPOLUOGO LIGURE

La città diventa una crociera per la festa di Costa

Uno scivolo d'acqua da record in via Venti. E poi un concerto con tanti big tra cui Albano e Romina

CLAUDIO CABONA

OLTRE TRECENTO metri di pura adrenalina per provare l'emozione di tuffarsi tra i palazzi della Superba grazie allo scivolo d'acqua urbano più grande al mondo, allestito in via XX Settembre. Costa Crociere, con il suo Zena Festival, in programma il 7 luglio, trasforma Genova in una viva e colorata nave da crociera in cui non manca la colonna sonora, suonata dal vivo: Michele Bravi, Elodie, The Kolors, Francesco Gabbani, Ermal Meta, Moreno, Al Bano e Romina Power. Oltre venti attrazioni e un concertone, per quello che è a tutti gli effetti uno degli eventi più grandi e popolari che la città abbia mai ospitato. «Ci aspettiamo decine di migliaia di persone, sarà una grande festa pensata per suggellare i 70 anni di matrimonio fra Genova e Costa Crociere – ricorda il sindaco Marco Bucci – sono convinto che questo appuntamento aiuterà anche l'economia cittadina, nonostante l'edermoda abbia criticato la scelta della data perché coincide con il giorno in cui inizieranno i saldi».

Una delle attrazioni più attese è proprio lo scivolo gon-

fiabile ad acqua di 340 metri, il più lungo mai costruito in una città. Lo scivolo sfrutterà la naturale pendenza di via XX Settembre, permettendo a tutti, dalle 10 sino alle 20, di tuffarsi nel cuore del centro. Chi preferisce il relax potrà invece godersi il "Solarium in piazza" a De Ferrari, che sarà attrezzata con sedie a sdraio, ombrelloni, servizio bar e spogliatoi. «Abbiamo organizzato questa giornata per vivere un momento magico in occasione dei nostri 70 anni – sottolinea Luca Casaura, senior vice president global & strategic marketing di Costa Crociere – in tanti mi chiedono "Costa quando tornerà a Genova?". Non ce ne siamo mai andati, qui abbiamo una sede operativa con oltre mille dipendenti. Dal prossimo marzo, inoltre, il porto di Genova accoglierà la nostra Costa Fortuna, un nome che speriamo possa davvero segnare un nuovo corso».

Dal tardo pomeriggio la festa dal centro si sposterà al Porto Antico, invaso già dal mattino da artisti di strada, acrobati, musicisti e danzatori. Sul palco di Radio 105, di fronte a Piazza delle Feste, dalle 20.30 andrà in scena il concertone con alcuni tra gli artisti più amati dai giovanis-

simi: Michele Bravi, Elodie, The Kolors, Francesco Gabbani, Ermal Meta e Moreno, ultimo nome che si è aggiunto alle altre pop star. Tutti presentati dalla bellissima Diletta Leotta. «Dopo la "Partita del Cuore" torniamo a ospitare alcuni dei cantanti più famosi in Italia, Costa ha sempre sostenuto una lunga serie di attività culturali in città, è un faro», ricorda Ilaria Cavo, assessore alla Cultura della Regione. Dalle 20.30 alle 22.30, all'Arena del Mare show revival con Al Bano e Romina Power. Immane "Felicità", brano uscito nel 1982 che ha venduto la cifra record di 25 milioni di copie in tutto il mondo. Ai live seguirà uno show di luci e acqua, proprio nello specchio di fronte a Calata Falcone e Borsellino. «Dal punto di vista del marketing sarà una grande operazione perché la città, con lo scivolo e con la programmazione musicale sarà in vetta sia sui social che sul web», dice Elisa Serafini, assessore alla Cultura del Comune. Musica, tuffi e anche risate: Piazza delle Feste ospiterà anche dalle 18 gli spettacoli di Maurizio Lastrico, dei Bruciabaracche, di Enrique Balbontin e di altri comici genovesi, famosi a livello nazionale.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Il Secolo XIX

IL PRESIDENTE DEL PORTO APRE AL RITORNO

Genova, Signorini cerca casa a Costa «Se vogliono hub, pronti a soluzione»

GENOVA. L'Authority di Genova e Savona è pronta a trovare posto per accogliere nuovamente le navi di Costa Crociere. «A fronte di una proposta commerciale e imprenditoriale di grande interesse, con il presidente della Regione e con il sindaco possiamo individuare soluzioni» ha spiegato il presidente Paolo Signorini, anche se il numero uno del porto ammette: «Attualmente abbiamo Stazioni marittime che gestisce il polo passeggeri e non abbiamo in questo momento altre aree pronte a questa attività però il porto di Genova è più grande di quanto ci si im-



Paolo Signorini

magini e quindi si può trovare una soluzione. Se parliamo di home port è chiaro che la città avrebbe una grande ricaduta, e di fronte ad una grande ricaduta uno può fare anche sforzi di immaginazione non comuni».

Incendio sulla portarinfuse, fiamme per altri 4 giorni

Genova - Continua a bruciare la nave ancorata in Australia, ma il porto è stato riaperto.

Genova - L'incendio scoppiato a bordo della portarinfuse ancorata al porto di Kembla, in Australia, brucerà ancora per 3-4 giorni. Sul posto per spegnere le fiamme ci sono più di 80 pompieri. La nave trasportava minerale ferroso e l'incidente è avvenuto mentre la "Iron Chieftan" stava sbarcando il carico di iron ore. I soccorsi sono scattati subito per i 22 membri dell'equipaggi e nessuno è rimasto ferito. Attorno alla nave sono state sistemate tutte le misure necessarie per fermare un eventuale sversamento di carburante in mare. Il porto è stato riaperto solo oggi.

San Benigno, svolta sulle banchine

MASSIMO MINELLA

Per stappare uno dei colli di bottiglia più complicati della viabilità genovese si alzerà da terra il varco più congestionato, quello di Ponte Etiopia. Con un'operazione molto articolata che utilizzerà però l'attuale sopraelevata portuale, senza quindi prevedere nuove infrastrutture, si porterà in quota l'ingresso dei mezzi pesanti nell'area di San Benigno, spostando gran parte del traffico portuale su una viabilità dedicata. A trarne beneficio non sarà soltanto la zona di Sampierdarena, attorno a Lungomare Canepa, ma l'intera città, tenuto conto che il blocco o il rallentamento dei mezzi pesanti all'ingresso e all'uscita di Varco Etiopia finisce inevitabilmente per riverberarsi sull'intera viabilità cittadina.

Il primo passo per questa sorta di rivoluzione genovese è stata messa a punto un paio di settimane fa fra l'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale e la Regione Liguria, attraverso la sua agenzia per le Infrastrutture e il recupero Energie, Ire. Da allora il lavoro è proseguito e ora cominciano a definirsi i primi risultati. Il punto di partenza è comunque rappresentato dalla convenzione tra Palazzo San Giorgio e Ire, proprio per individuare il soggetto a cui affidare le progettazioni definitiva ed esecutiva degli interventi di ammodernamento della sopraelevata portuale e di adeguamento del Nodo di San Benigno. Lavori che porteranno appunto alla realizzazione del nuovo Varco Etiopia in quota.

Il doppio intervento (costo 18 milioni, termine previsto il 2021) permetterà di spostare tutto quel traffico pesante che oggi va a incidere sulla viabilità urbana su un'arteria dedicata in connessione con gli interventi previsti da Autostrade per l'Italia.

«Grazie alla convenzione – commenta il presidente dell'autorità Paolo Emilio Signorini – Ire ci aiuterà a realizzare la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva della nuova sopraelevata portuale e del nuovo varco Etiopia, due interventi strategici per alleggerire contemporaneamente il traffico cittadino e costruire un sistema viario dedicato al traffico por-

tuale oggi in rapida crescita».

La nuova viabilità del Nodo di San Benigno, unita agli altri interventi sulle infrastrutture, consentirà così di ridisegnare una mappa viaria urbana con l'obiettivo di limitare al massimo l'impatto dei traffici portuali sulla città.

Nel 2017, infatti, il porto di Genova ha movimentato circa 2,7 milioni di teu (l'unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Ed è chiaro che non è pensabile di gestire solo con la "gomma" una crescita ulteriore dei traffici. Da qui l'esigenza di intervenire appunto sulla viabilità stradale e autostradale, ma anche sulla rete ferroviaria.

«L'ammodernamento e il prolungamento della sopraelevata portuale la sua connessione con il nodo di San Benigno – chiude il presidente della Regione Giovanni Toti – unita alla progettazione della Gronda che è entrata ormai nella sua fase realizzativa, è un intervento fondamentale per il futuro del nostro sistema portuale».

PARLA IL PRESIDENTE DEI TERMINALISTI ITALIANI

«Fusione con Assologistica? È tra le ipotesi allo studio»

Becce: la riforma Delrio è rimasta al palo, settore in difficoltà

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Sistemata la questione interna («Ora dobbiamo pensare al futuro») con la ritrovata pace tra associati, Assiterminal si concentra sul fronte esterno, quello della riforma dei porti: «Così non funziona» spiega Luca Becce, il presidente dell'associazione degli operatori portuali italiani.

Questo anno di riforma firmata dei porti è da bocciare?

«I presupposti della legge, contenuti nel Piano della logistica, li condividiamo. Ma la riforma si è fermata lì. All'atto pratico non ha risolto nulla, anzi qualche problema è persino più grave».

Quale?

«Si tratta di questioni sostanziali, come le concessioni. Abbiamo ridotto il numero degli enti pensando di uniformare i porti e garantire una regia nazionale e invece ci ritroviamo differenze gravi tra porti vicini e addirittura tra quelli all'interno di una stessa Authority. Ma questo avveniva anche prima...»

«Appunto: la riforma avrebbe



dovuto portare semplificazione, chiarezza nelle regole, meno burocrazia. Purtroppo non è stato così. Avrebbe dovuto eliminare ad esempio la disparità sui canoni tra Genova e Savona e tra Napoli e Salerno. Sono casi eclatanti e non isolati».

Tutto qui?

«No, anzi. In Italia non c'è un problema di offerta delle banchine, anche se alcune strutture vanno aggiornate alle nuove esigenze: Darsena Europa e Bettolo sono due esempi. Ma è anche necessaria una connessione tra porti coordinata da un tavolo nazionale».

Che fine ha fatto quel tavolo?

«Ecco: non lo sappiamo. Non siamo mai stati convocati, non ci sono notizie a riguardo e

COORDINAMENTO

Il "tavolo nazionale" non sappiamo che fine abbia fatto. Non siamo mai stati convocati e non ci sono notizie

LUCA BECCE
presidente Assiterminal

non sappiamo cosa faccia. Così non può andare. E poi siamo preoccupati anche su un altro fronte, quello del lavoro e delle imprese».

Perché?

«Per le differenze fondamentali nella interpretazione delle norme e, in questo quadro, qualche Authority pensa di utilizzare la nozione di organico porto per limitare i terminalisti, dicendo loro quando e come assumere. Lo dico chiaro: non ci possono essere ulteriori vincoli per le imprese portuali».

La soluzione sono le Authority autonome e trasformate in Spa?

«Per niente. C'è un rigurgito localistico che è per noi preoccupante. La creazione di una

Spa è una fuga in avanti che non fa i conti con la realtà. E con tutto il tempo che abbiamo già perso in discussioni, ci manca ancora un dibattito sulla natura delle Authority. Avete fatto pace in Assiterminal?

«Abbiamo condiviso un percorso dopo qualche discussione iniziale. Ora acceleriamo».

Per cosa?

«Abbiamo aperto un tavolo con Assologistica per una collaborazione strutturata. Vogliamo capire quale nuova forma di collaborazione o associativa ci potrebbe aiutare di più».

È prevista una fusione?

«Stiamo valutando tutte le possibili soluzioni. E Confetra ci sta aiutando».

A proposito: rimarrete in Confindustria?

«Siamo tutti d'accordo che la nostra natura è industriale, apparteniamo al mondo dei produttori. Per questo non possiamo diventare un centro di costo».

Allude agli armatori che si stanno comprando i terminal italiani...

«Non possiamo mica impedirglielo: fanno il loro mestiere lecitamente, spesso utilizzando debolezze del sistema, ma noi dobbiamo fare il nostro».

La nuova Via della Seta fa tappa a Ravenna

China Merchants apre sull'Adriatico una società di progettazione. Obiettivo: 100 dipendenti

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il gruppo statale China Merchants, che controlla anche la China Merchants Bank, una delle casseforti con cui Pechino finanzia l'iniziativa politico-economica della nuova Via della Seta (Belt and Road Initiative: una serie di infrastrutture marittime e terrestri sulle rotte commerciali tra Cina ed Europa), ha aperto a Ravenna una società di progettazione per l'industria petrolifera, gasiera e per il settore delle navi da crociera.

Con un investimento di circa 10 milioni di euro l'acquisto di un edificio simbolico per l'industria ravennate - l'ex sede dell'Italiana Olii e Risi del gruppo Ferruzzi - la società Cmit Europe (controllata da CmiH, il braccio cantieristico di China Merchants) ha assunto 25 ingegneri della società Comart del gruppo Tozzi - in liquidazione da marzo scorso - con l'obiettivo

di arrivare a 100 dipendenti entro fine 2019.

«Qui - spiega Paul Liang, presidente di Cmit - nascerà un centro ricerche di livello mondiale, che intendiamo sviluppare in maniera molto veloce grazie alla collaborazione tra il Comune, l'Autorità di sistema portuale e la Rocca» che è l'associazione che riunisce le imprese ravennati che operano nel settore dell'industria petrolifera offshore.

I cinesi hanno messo nel mirino Ravenna - che lavorerà in stretto rapporto con gli uffici CmiH di Shenzhen - «per le professionalità di cui dispone il porto nel settore dell'oil&gas» spiegano da China Merchants.

I primi progetti cui lavoreranno gli uffici di Ravenna saranno, aggiunge Stefano Schiavo, amministratore delegato di Cmit Europe e trait d'union fra Ravenna e gli investitori cinesi «un progetto in Sud America in via di acquisizione e uno altro in Africa Occidentale che riguarda la prima raffineria galleggiante al mondo».

L'obiettivo a Ravenna però

non pare essere solo quello di rimettere in sesto il settore - oil&gas, di cui il porto è riferimento in Italia, ma negli ultimi anni in forte sofferenza: attraverso la sua rete di società controllate tramite l'iniziativa Belt and Road, il gruppo China Merchants (78 miliardi di dollari di fatturato a fronte di 17,7 miliardi di utili nel 2017) controlla 53 porti in 20 Paesi diversi. Il sindaco Michele de Pascale e Daniele Rossi, presidente dell'Adsp, hanno parlato a lungo con i vertici cinesi (c'era anche il direttore generale di CmiH, Simple Hu) a proposito dei programmi di sviluppo del porto, ricordando in particolare la messa a disposizione di 200 ettari di aree retroportuali collegate alla logistica e alla rete ferroviaria, e poi l'approfondimento dei fondali - gara d'appalto entro l'autunno, lavori dai primi mesi del 2019 (approfondimento prima a -12,5 metri, poi a 14,5 metri; importo 250 milioni di euro di fondi pubblici, più altrettanti di investimenti privati).

quarati@ilsecoloxix.it

© BY N. DAL CUN. DIRITTI RISERVATI

Piombino: accordo di programma con Jsw

ROMA – Si è svolto ieri al Mise il primo incontro del comitato esecutivo per l'accordo di programma dopo la presentazione, nei giorni scorsi, dell'istanza da parte del gruppo Jsw. Alla riunione hanno partecipato i rappresentanti tecnici di Mise, Mattm, regione, il sindaco di Piombino, il presidente Autorità portuale, Agenzia demanio, Invitalia e rappresentanti di Jsw.

La riunione ha registrato la richiesta di alcune integrazioni da parte del gruppo Jsw, tenendo conto non solo degli aspetti ambientali previsti per legge, ma anche dell'esigenza di indirizzare questioni come le aree in concessione, gli impegni occupazionali, i supporti pubblici agli investimenti, la conformità alla pianificazione urbanistica e altro.

Le parti pubbliche, in accordo con il gruppo privato, hanno convenuto di dover valutare le integrazioni fornendo una risposta entro stamani. Risposta che verrà poi integrata dal Mise, in un'unica comunicazione, alla parte indiana.

L'impegno del comitato esecutivo, insieme ai rappresentanti del gruppo, è di ritrovarsi il prossimo 21 Giugno sempre al Mise per convergere su un'unica versione di accordo di programma in funzione delle richieste ritenute accoglibili e di quelle non conformi alla procedure amministrative vigenti.

Si è trattato di un passo avanti non ancora risolutivo per consentire la firma dell'accordo di programma, ma necessario per garantire una regia tecnica univoca alla luce delle richieste avanzate dal gruppo Jindal in seguito alla presentazione dell'istanza per accedere all'accordo di programma di cui alle leggi vigenti.

L'obiettivo è cercare di concludere l'accordo di programma contestualmente alla chiusura della compravendita tra privati programmata per la fine del mese corrente.

Slitta ancora la firma dell'accordo Jindal chiede ulteriori integrazioni

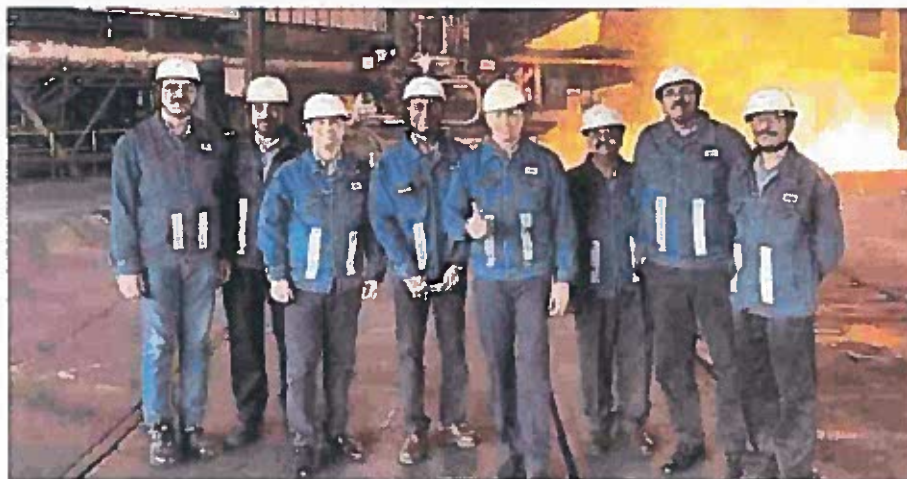
Piombino, passi avanti comunque nell'incontro di ieri al ministero

SLITTA ancora la firma del nuovo accordo di programma, fondamentale per il definitivo acquisto di Aferpi, da parte di Jindal. Ieri si è tenuta un'altra riunione al ministero dello sviluppo economico per la revisione e la firma dell'Accordo di programma per l'area di crisi industriale di Piombino. La presentazione da parte di Jsw di un piano industriale più dettagliato, ha costretto il tavolo a riallineare tutte le varie osservazioni presentate dagli enti sull'Accordo di programma. Una nuova riunione è già stata convocata per giovedì 21. All'incontro hanno partecipato il sindaco Massimo Giuliani per il

RIQUALIFICAZIONE
L'intesa prevede
la riconversione
dello stabilimento

Comune di Piombino, rappresentanti della Regione Toscana, rappresentanti del ministero dell'ambiente, Agenzia del Demanio, Autorità portuale. Invitalia, rappresentanti di Jsw, acquirente dell'ex acciaieria Iucchini.

L'ACCORDO di programma si occupa di definire i progetti di messa in sicurezza, riconversione e riqualificazione industriale dell'area, definendo tutta una serie di azioni a carico delle parti pubbliche e private. I temi sono quelli della riqualificazione ambientale e produttiva del sito di Piombino, il progetto di riconversione, efficientamento energetico e miglioramento ambientale, il completamento



IN FABBRICA Sajal Jindal (con il pollice alzato) insieme ad un gruppo di tecnici e operai

della bretella di collegamento dell'autostrada al porto di Piombino, l'1° lotto, il rafforzamento produttivo dell'area industriale, le politiche del lavoro e le misure per il reimpiego anche in progetti di riconversione. Il Comune di Piombino ha partecipato al tavolo proponendo, insieme alla Regione, tutta una serie di modifiche e di aggiornamenti all'accordo del 2014. Tra le proposte, la richiesta di recepimento della pianificazione del comparto industriale per la messa in opera del piano Aferpi, che si è concluso con l'approvazione della Variante in consiglio comunale lo scorso dicembre. La cosiddetta variante Aferpi prevede infatti la



Focus

Oggi le risposte delle istituzioni

Le parti pubbliche, in accordo con Jindal, hanno convenuto di dover valutare le integrazioni fornendo una risposta entro oggi. Risposta che verrà poi integrata dal Mise, in un'unica comunicazione, a Jindal

complessiva delocalizzazione e concentrazione degli impianti siderurgici nelle aree a est della città e del porto e la conseguente liberazione di quelle vicine al tessuto urbano. «Abbiamo chiesto inoltre un'attenzione particolare al potenziamento delle attività portuali e della logistica nelle aree retroportuali sottratte alla siderurgia», ha specificato il sindaco Giuliani - alla riqualificazione ambientale con lo smantellamento degli impianti e il riciclo dei flussi di materia. Fondamentale comunque chiudere l'accordo il prima possibile per avviare tutte le azioni previste nel rispetto dell'ambiente e per la ripresa dell'occupazione».

m. p.

Nuove richieste di Jindal

Importante incontro per l'accordo di programma

PIOMBINO



Una manifestazione sindacale al Mise

OGGI

Incontro su Apea all'ex Multizionale

Incontro pubblico per parlare di Apea oggi alle 17 nella sala dell'ex Multizionale in Colmata. «L'obiettivo - dicono in Comune - è quello di informare la cittadinanza sulle caratteristiche di quest'area ecologicamente attrezzata, rispondendo alle domande e ai dubbi dei cittadini e degli abitanti della zona». Sarà presente il vicesindaco Stefano Ferrini e sono previsti interventi di Fausto Ferruzzi, segretario regionale Legambiente, Massimo Manobianco amministratore delegato dell'azienda Crea. Modera Luca Aterini di Greenreport. Si parla di un'area produttiva destinata all'insediamento di attività economiche e gestita da un unico soggetto.

«Accordo di programma, la firma a fine mese»

Nella riunione del Comitato esecutivo al Mise, Jsw ha chiesto integrazioni, al centro le concessioni, l'occupazione e i supporti agli investimenti

PIOMBINO

Ci vorrà almeno un'altra riunione del Comitato esecutivo, probabilmente giovedì, prima di arrivare alla firma dell'accordo di programma con Jsw. La scadenza iniziale del 21 giugno è destinata a saltare «non perché ieri si siano riscontrati problemi particolari. La complessità dell'operazione e la quantità dei soggetti coinvolti necessitano di passaggi ulteriori», afferma il sindaco Massimo Giuliani al rientro da Roma.

Quella di ieri al Mise è stata una riunione tecnica. Come tecnici erano in larga maggioranza i presenti. Unico amministratore pubblico, oltre a Giuliani, il presidente

dell'Ap, Marco Corsini.

Si è trattato della prima riunione dopo la presentazione dell'istanza del gruppo Jsw, presente anche ieri al tavolo insieme ai rappresentanti di Mise, Ministero dell'ambiente, Regione, Agenzia del demanio, Invitalia e, appunto, Comune di Piombino e

Portuale. Durante l'incontro Jsw ha chiesto alcune integrazioni legate sia agli aspetti ambientali previsti per legge, sia, si legge in una nota diramata dalla Regione, «all'esigenza di indirizzare questioni come le aree in concessione, gli impegni occupazionali, i supporti pubblici agli investimenti, la conformità alla pianificazione urbanistica,

ecc».

A quel punto si è convenuto di dover valutare le integrazioni fornendo una risposta entro domani mattina (oggi per chi legge ndr). Risposta che verrà poi aggiunta dal Mise in una sola comunicazione rivolta al gruppo indiano.

Nella riunione di giovedì si dovrà convergere su una unica versione di Accordo in funzione delle richieste ritenute accoglibili e di quelle non conformi alla procedure amministrative vigenti.

Per la Regione si è trattato di un passo avanti non ancora risolutivo per consentire la firma, «ma necessario per garantire una regia tecnica univoca alla luce delle richie-

ste avanzate dal gruppo Jindal. L'obiettivo è cercare di concludere contestualmente alla chiusura della compravendita programmata per la fine di giugno».

Nella riunione di ieri Giuliani ha sollecitato un'attenzione particolare al potenziamento delle attività portuali e della logistica nelle aree retroportuali sottratte alla siderurgia «ed anche - specifica il sindaco - alla riqualificazione ambientale con lo smantellamento degli impianti e il riciclo dei flussi di materia fondamentale, comunque, chiudere l'accordo il prima possibile per avviare tutte le azioni previste nel rispetto dell'ambiente e per la ripresa dell'occupazione». (v.p.)

Il piccolo, grande miracolo del porto di Marina di Carrara / FOCUS

La Spezia - Lo scalo ha trovato una collocazione di primaria importanza nelle rinfuse e nel break-bulk.

La Spezia - L'Autorità portuale di Marina di Carrara era una delle minori per tonnellaggio movimentato, fra le 24 istituite con la legge 84 del 1994. Ha trovato una sua collocazione di nicchia nella movimentazione di generi come le rinfuse e il break-bulk, con la convivenza fra banchine pubbliche e l'operatore privato Porto di Carrara spa della famiglia Bogazzi. La vocazione dello scalo era rivolta all'industria del marmo estratto nelle **cave sulle Alpi apuane**, oltre che al project cargo, ma da qualche anno il porto sta modificando la propria fisionomia. Da due anni il break bulk è sceso sotto il milione di tonnellate, mentre crescono traffici ro-ro e container. Una svolta è avvenuta già prima della riforma della legge portuale, con l'arrivo delle navi di Grendi che ha lasciato il porto di Genova in cerca di opportunità di crescita che sotto la Lanterna non trovava. Grendi ha preso in concessione un terminal accanto a quello di Bogazzi e con le proprie navi collega Marina di Carrara con la Sardegna. L'istituzione dell'**Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale** ha portato all'integrazione delle governance della Spezia e di Marina di Carrara sotto un unico soggetto. Questo cambiamento ha dato un'ulteriore spinta alla crescita. L'Authority ha indetto una gara per assegnare una parte della concessione, in scadenza, della Porto di Carrara. A vincere è stato un terzo soggetto, l'agenzia spezzina Perioli, che si appresta a trasferire qui dalla Spezia i propri collegamenti con l'Africa settentrionale. Il cambiamento degli equilibri non è stato senza conseguenze e si è aperto un contenzioso di fronte al tribunale amministrativo regionale.

Un altro settore in cui è in corso un cambiamento è quello dei passeggeri. Finora a Marina di Carrara sono arrivati esclusivamente grandi imbarcazioni da diporto che trasportavano poche decine di passeggeri. Da quest'anno cominciano ad arrivare anche le grandi navi da crociera. A maggio è arrivata la prima nave, la "Marella Explorer" della compagnia Tui, che ha sbarcato duemila passeggeri. Nel corso del 2018 le toccate saranno una decina. Per accogliere navi più grandi, **l'Authority ha previsto di ampliare l'imboccatura dello scalo.**

-segue

Per quanto riguarda le merci, l'operatore storico dello scalo è la **Porto di Carrara**, che movimentata soprattutto merci varie secche, ma gestisce anche magazzini per merci deperibili. La società gestisce anche un centro intermodale nell'area retroportuale apuana.

Da aprile 2016 anche il gruppo Grendi ha ottenuto una concessione nel porto di Marina di Carrara, da cui opera il proprio servizio merci per Cagliari. Quest'anno il gruppo con altri soci è stato protagonista di una nuova iniziativa. Si tratta di una nuova compagnia marittima ro-ro, denominata ProCargo Line. La compagnia nasce da un progetto voluto dal gruppo Grendi e sostenuto da investitori e manager attivi nel mondo terminalistico e armatoriale. Soci di ProCargo Line oltre a Grendi sono la Vittorio Bogazzi e figli SpA, **la Porto di Carrara SpA e il manager Euan Lonmon, ex-Corsica Ferries**. Le navi di ProCargo Line da Marina di Carrara scaleranno i porti del centro e del sud della Tunisia di Sousse, Sfax e Zarzis, inizialmente con un servizio settimanale, ma con la prospettiva di intensificare le partenze. Come spiega una nota della compagnia, ProCargo è in grado di gestire tre categorie di carico: i rotabili, i contenitori e il general cargo, ovvero carichi speciali quali grosse apparecchiature, bobine d'acciaio, bancali di marmo. La compagnia vuole essere al servizio dell'export verso la Tunisia di macchinari, prodotti di consumo, prodotti semi-finiti, acciaio, marmo oltre a tutte le categorie merceologiche esportate dall'Europa, e dell'import dalla Tunisia di prodotti finiti, agro-alimentari, sabbie silicee, dando nuove opportunità agli scambi economici tra la Tunisia e l'Europa.

Quest'anno l'Authority ha messo in gara la banchina Taliercio, finora utilizzata dalla Porto di Carrara. **A vincere la gara è stata l'agenzia Perioli**. Un ricorso del gruppo Bogazzi contro la gara è stato respinto dal Consiglio di Stato a gennaio. Se dovesse cominciare la propria attività, l'agenzia Perioli porterebbe in Toscana le navi per la Tunisia della compagnia Sahel Lines, di cui è socia al 100 per cento, e quelle per l'Algeria di Cnan Med, di cui è socia di minoranza al 49 per cento accanto allo Stato algerino.

«Crociere, La Spezia è apprezzata da tutti i big» / INTERVISTA

La Spezia - Bucchioni: «Abbiamo lavorato molto e bene sulla credibilità».

La Spezia - Il porto della Spezia sta vivendo un momento di incertezza nel settore dei container, dovuto a tensioni fra operatori (terminal, Msc, autotrasportatori). Che cosa pensa che serva per riprendere lo sviluppo? «Il porto spezzino - risponde il presidente degli agenti marittimi, **Giorgio Bucchioni** - ha visto recentemente un mutamento, anche traumatico, della governance dell'Autorità portuale e del La Spezia Container Terminal. Peraltro lo sviluppo non si è mai interrotto grazie all'impegno di tutti. Attendiamo ora la partenza dei lavori per i **terminals contenitori Tarros e Lsc** e i dragaggi. Sono tempi infiniti ma nessuno dispera. Non vedo tensioni ma normale dialettica: Lsc e Msc sono fornitore e cliente oltreché soci. Entrambi ricercano le rispettive convenienze in un quadro di collaborazione per il raggiungimento del comune obiettivo di aumentare il business. Analogamente operatori e terminal hanno interpretato dialetticamente una fase di ricerca di nuovi equilibri che mi pare siano stati raggiunti con soddisfazione di tutti. Più complessa è la problematica dell'autotrasporto che sconta una gestione concentrata in alcuni tempi della giornata. Dobbiamo augurarci che l'individuazione di alcune soluzioni possa alleggerire la situazione anche se, ad esempio, l'apertura operativa notturna non ha dato risultati apprezzabili».

Quali sono le prospettive per il settore delle crociere?

«Molto buone! Dal 2001 il porto ha ben lavorato per acquisire credibilità nei confronti dei maggiori player crocieristici e oggi raccogliamo i frutti. Royal Caribbean e Msc sono pronti a investire somme importanti sulla stazione crocieristica e sul waterfront. Costa, del gruppo Carnival, sta gestendo il traffico avendo vinto una gara indetta dall'Adsp. Numerose sono poi le altre compagnie che scalano Spezia e Portovenere, quest'ultima località specializzata nelle crociere di lusso».

-segue

Che cosa è cambiato per lo scalo con la riforma della governance?

«Sono stato e sono molto critico rispetto a quest'ultima riforma che ha mortificato la responsabilità locale e estromesso chi determina il successo o l'insuccesso di un porto. Si avvertiva l'esigenza di un intervento che fosse rivolto a regolare i rapporti tra porto e città, ad alleggerire la burocrazia e in particolare la normativa ambientale nonché un miglioramento del coordinamento ministeriale. Ci si è invece dedicati a intervenire sulla governance, molto più interessante per la politica. Ne è prova il fatto che gli sportelli unici, forse il più importante intervento per il miglioramento dell'efficienza complessiva, sono ancora inattuati per la neghittosità governativa e il conflitto tra ministeri».

Pensa che l'integrazione con Marina di Carrara sia un'opportunità di sviluppo per i due porti o che rimarranno due realtà con storie separate?

«Le caratteristiche dei due porti sono diverse, ma possono costituire una buona complementarietà. La specializzazione sempre più spinta nei contenitori di Spezia spinge alcuni operatori nelle merci varie a guardare con interesse al porto di Carrara e mi sembra che ciò sia anche favorito dagli intendimenti dell'Adsp. Vedremo poi se essere in due regioni diverse costituirà un problema, come sembra profilarsi».

Quali sono le priorità e le iniziative dell'associazione degli agenti marittimi spezzini?

«La categoria, come gran parte della società, è coinvolta in un cambiamento che possiamo intravedere, ma non governare. Il concentramento dei vettori di linea e la politica di offerta di servizi messa in atto da molti unita a una forte volontà di contenimento dei costi crea obiettivi problemi di sostenibilità per molte aziende anche se, a oggi, la professionalità degli agenti-raccomandatori consente di guardare al futuro con fiducia. L'agente marittimo, per la sua multiforme competenza, ha dimostrato di sapersi diversificare e occupare spazi nella catena logistica tradizionalmente non suoi e noi guardiamo alle opportunità offerte dal retroporto di Santo Stefano come normale proiezione del nostro lavoro. Senza dimenticare comunque che il must che ci guida è il rapporto di fiducia con l'Autorità marittima».

Grimaldi raddoppia sulla rotta tra Livorno e Cagliari

Genova - Il gruppo Grimaldi ha annunciato il raddoppio della linea di trasporto merci tra Livorno e Cagliari: alla nave Eurocargo Istanbul (capacità di 160 mezzi rotabili), con cui attualmente viene operato il servizio, verrà infatti affiancata anche la Finnmaster, che ha una capacità di carico di 120 spazi per rotabili. «Il servizio avrà così frequenza giornaliera ambo le direzioni - spiega la compagnia in una nota - migliorando i tempi di consegna e garantendo una continuità di servizio per le aziende di trasporto durante tutto il periodo estivo. Le partenze da entrambi i porti si effettueranno in tarda serata e l'arrivo al porto di destino è previsto nel pomeriggio del giorno dopo. Questo rafforzamento - sottolinea Grimaldi - si inserisce in una capillare rete di collegamenti da e per la Sardegna dedicati sia alle merci che ai passeggeri, composta oltre che dai collegamenti storici Civitavecchia-Porto Torres e Porto Torres-Barcellona, operati dalle due ammiraglie della flotta Cruise Roma e Cruise Barcelona, dalle linee regolari miste merci e passeggeri Livorno-Olbia e Civitavecchia-Olbia e dalle numerose linee tutto merci che collegano i porti di Genova e Salerno con Cagliari. Grimaldi ribadisce quindi che tutti i collegamenti con la Sardegna «vengono garantiti senza alcun contributo statale, contrariamente a quanto accade con altri operatori presenti sul mercato». Il gruppo è convinto che «l'attuale regime di contributi statali a sostegno della continuità territoriale debba essere abolito o drasticamente ridotto ad una frazione di quello attuale», e comunque «destinato al fruitore finale, passeggero o trasportatore, il quale deciderà liberamente quale operatore marittimo utilizzare».

Civitavecchia: secondo porto crocieristico del Mediterraneo

I dati del rapporto regionale di Bankitalia

ROMA – Dopo quello relativo alla [Calabria](#), la Banca d'Italia ha presentato in questi giorni il [rapporto regionale sull'economia del Lazio](#) in cui compare la situazione del porto di Civitavecchia.

In generale nel 2017 l'espansione dell'attività economica, sospinta dal favorevole andamento degli scambi con l'estero, è proseguita in linea con l'andamento nazionale; gli investimenti sono aumentati e la crescita dell'occupazione ha favorito l'innalzamento dei redditi e dei consumi delle famiglie.

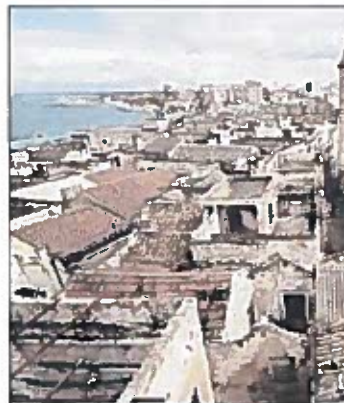
Scendendo nel dettaglio e andando a vedere il settore portuale, il porto di Civitavecchia accentra oltre un quinto del mercato nazionale delle crociere; è il secondo porto del Mediterraneo, dopo Barcellona, per numero di croceristi, pari a circa 2,2 milioni nel 2017.

Nonostante si mantenga "sul podio", nel porto laziale i croceristi sono rimasti sostanzialmente stazionari tra il 2012 e il 2016, per poi diminuire nel 2017, mentre tra il 2012 e il 2017, il numero di croceristi è aumentato in alcuni tra i principali competitors di Civitavecchia nel Mediterraneo (Barcellona, Isole Baleari e Marsiglia).

Nello stesso periodo la quota di crocieristi detenuta dall'Italia sui principali porti europei del Mediterraneo è diminuita; quella di Civitavecchia dal 10,1 al 9,1 per cento, mentre quelle dei principali porti spagnoli e francesi si sono rafforzate.

Regione, un esperto per coordinare le Zes E slitta tutto a ottobre

«Necessario raccordo col Piano strategico di Taranto»
Vico: ritardi e penalizzazioni per l'area orientale jonica



di Ornato MARTUCCI

La Regione non ha fretta e non arriverà prima della fine del mese di ottobre 2018 all'approvazione dei Piani di sviluppo strategico della Zes adriatica e di quella jonica che sarà interregionale e comprenderà anche 1.061 ettari di aree produttive della Basilicata. Lo si apprende da un bando pubblicato l'8 giugno scorso sul sito di Asset, l'Agenzia regionale strategica per lo sviluppo economico del territorio di Taranto, relativo alla ricerca di un esperto senior per i servizi di supporto alla redazione del Piano strategico di Taranto. Da quel bando, che rimarrà in pubblicazione sino al 23 giugno con la possibilità per gli interessati di presentare domanda nei 10 giorni successivi, si evince che l'esperto lavorerà al raccordo tra Piano strategico previsto dalla Legge per Taranto e Piano di sviluppo strategico della Zes jonica, che fa perno attorno al porto di Taranto, senza disdegnare di offrire contributi alla definizione della Zes adriatica, collegata ai porti dell'Autosole di sistema portuale del Basso Adriatico (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barietta e Monopoli) e alle aree industriali collegate.

Per un incarico della durata di 60 giorni di lavoro, con una retribuzione prevista di 400 euro a giornata (in totale 400 euro

al giorno più Iva) l'esperto ricercato da Asset dovrà espletare entro il 30 ottobre 2018 il seguente lavoro: "collaborazione alla definizione dell'analisi di scenario di partenza dell'Area Vasta Tarantina e delle direttrici di sviluppo della Città di Taranto; progettazione di piani di sviluppo economico; analisi dei processi per investimenti produttivi e modelli economici per fornire agevolazioni alle imprese".

Nell'ambito di tali attività il professionista incaricato si impegna a offrire "supporto nell'iter di presentazione al Ministero competente delle proposte di istituzione delle due Zes previste in Puglia assicurando; alla istituzione di ciascuna Zes a seguito di eventuali" richieste di modifica o di integrazione da par-

te del Ministero, coordinamento per la fase di acquisizione della documentazione dalla Regione Basilicata ai fini della istituzione della Zes jonica interregionale; partecipazione a incontri di sensibilizzazione ed animazione del Piano Strategico con gli stakeholders e la comunità locale".

Se questo è il lavoro dell'esperto (laureato in economia o giurisprudenza) che Asset sta cercando, è evidente che la giunta regionale non potrà adottare i Piani di sviluppo strategico delle Zes prima della fine di ottobre 2018. In particolare non lo potrà fare per la Zes jonica, visto che esso deve integrarsi in modo perfetto con il Piano strategico previsto dalla legge per Taranto.

Ne consegue anche che per la giunta regionale ha un valore

molto relativo il lavoro compiuto sinora con impegno dei tecnici regionali e dalla Task Force (coordinata da Aldo Berlinguer), la quale ha predisposto da circa tre mesi le bozze relative ai Piani di sviluppo strategico delle Zes, definito gli aspetti relativi alla delimitazione delle aree, offerto indicazioni anche rispetto alla fiscalità di vantaggio locale e alle procedure di semplificazione.

Nei territori intanto continuano le polemiche sia per la perimetrazione che per il ritardo con cui la Regione sta procedendo all'approvazione dei Piani strategici. Nelle scorse settimane erano stati i salentini a rivendicare il diritto di trovare spazio nel recinto della Zes adriatica per alcune aree produttive di Casarano e dintorni. Ieri è stato Lu-

dovico Vico, presidente del Pd della provincia di Taranto, a parlare di ritardi e penalizzazioni per la Zes jonica. "Mettenendo a confronto le bozze di marzo 2018 e giugno 2018, infatti, si evince che alla provincia di Taranto vengono sottratti circa 250 ettari in favore della Zes Adriatica Bari-Brindisi", ha sottolineato Vico. "Nella prima bozza di marzo gli ettari assegnati alla provincia di Taranto erano 1750, mentre quelli destinati alla Zes Adriatica 2650. Oggi, nella bozza di giugno, leggo che i 1750 ettari sono diventati 1542 e quelli di Bari-Brindisi 2858. "Un movimento "ballerino" degli ettari da una Zes all'altra, a discapito dell'area ionica che non piace a Vico. Il quale ha anche ricordato che sia nella prima, che nella seconda bozza, la zona orientale - Manduria, Sava, Avelina, Marone, Torricella, Lizzano, San Marzano e Fragnano -, viene totalmente esclusa.

«In attesa che al più presto venga emanata la delibera di giunta per le due Zes, per essere trasmessa al Ministero del Mezzogiorno, auspico che interventi sugli elementi correttivi sull'assegnazione degli ettari ad aggiuntivi in riferimento al centro intermodale di Francavilla Fontana in favore di Manduria e dell'area orientale della provincia di Taranto», ha concluso Vico.

BATTAGLIA SULLA RISORSA IDRICA

Molise, la Lega avverte: «Rubinetti chiusi se la Puglia non paga l'acqua»

«Campania, Puglia e Abruzzo se vogliono continuare ad avere la nostra acqua, quella che bevono tutti i giorni a tavola e quella che usano per motivi agricoli e industriali, devono pagarcela. Diversamente chiuderemo i nostri rubinetti». Toni forti, quelli del capogruppo molisano della Lega in Consiglio regionale, Aldo Romagnolo. «La mia» dice - non è una guerra, né egoismo, è giustizia, so-

lo giustizia per i molisani». L'esponente della maggioranza di centrodestra spiega l'obiettivo: «Garantire l'acqua a tutti i molisani con i proventi che ne deriverebbero e, soprattutto, valutare se esiste la possibilità di far pagare di meno le bollette. La mia sarà una incitazione alla ribellione di popolo e pertanto - conclude - chiamerò a raccolta tutto il Consiglio regionale e i molisani».

Visite guidate e urban dance: il turismo è qui

Con "Port Day" una serie di iniziative pensate soprattutto per i crocieristi in città

di Francesco TRINCHERA

Il porto di Brindisi diventa protagonista con il Port Day, una serie di iniziative nate nel solco dello European Maritime Day (voluta da Commissione europea, Consiglio europeo e Parlamento europeo). L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale ha messo in campo una serie di iniziative che viaggiano in parallelo ad altre del medesimo segno che si sono svolte a Bari e che sono mirate a coinvolgere tanto i brindisini quanto i crocieristi.

Il programma è stato aperto da un momento speciale: in occasione del decennale della visita a Brindisi di papa Benedetto XVI, l'Authority ha donato alla città una targa commemorativa, che è stata benedetta dal vicario dell'Arcidiocesi di Brindisi ed Ostuni, don Fabio Cinlaro. Quindi per i crocieristi ed i semplici cittadini è stata la volta di una serie di visite guidate, che hanno toccato come tappe alcuni dei luoghi simbolo, ad iniziare dalla Capitaneria di Porto di Brindisi: qui i partecipanti hanno potuto visitare l'antico edificio e la sala operativa. Altro punto dell'ideale itinerario nello scalo è stato quello di palazzo Guerrieri, luogo dove sono stati allestiti un plastico della città a cura di Francesco Iurlaro, uno spazio dedicato alla via Francigena del Mare raccontata da un video realizzato dall'associazione Brindisi e le Antiche Strade ed un viaggio virtuale nel porto grazie all'Avvisatore marittimo. Nel museo archeologico Faldetta, spazio al ruolo del porto brindisino in epoca romana (percorso curato dallo

Successo per le iniziative ideate per il Port Day di ieri. Per i crocieristi ed i cittadini è stata la volta di una serie di visite guidate (foto: servizio Mts Frigione)



staff dell'associazione Le Conlonne), con l'esposizione di una carta nautica ed un video racconto della via Francigena del mare, sempre ad opera di Brindisi e le Antiche Strade.

Nella location di piazza Duomo, la biblioteca arcivescovile Annibale De Leo ha

messo in mostra alcuni documenti storici che trattano il porto nel Medioevo, focalizzandosi sull'epoca di Federico II di Svevia e Margantio da Brindisi, probabilmente uno dei più importanti comandanti militari marittimi di quell'epoca e che era posses-



donazione

targa dall'Authority
occasione del decennale
la visita del Papa

sore di una delle più famose "domus" dell'epoca. Spazio anche agli edifici sul lungomare Regina Margherita: la Società di Storia Patria per la Puglia ha illustrato le peculiarità della Casa del Turista, del cortile di Palazzo Montenegro (di competenza rispettivamente di Comune e prefetto) e del cortile dell'edificio storico che è sede dell'agenzia viaggi Poseidone. Sul piano dell'offerta sportiva, il Circolo della Vela, che con alcune delle sue barche e dei suoi

istruttori ha organizzato un giro nel porto, con la possibilità per i partecipanti di ottenere una tessera della Federazione italiana di Vela. Gli appuntamenti hanno compreso il tour panoramico dello scalo adriatico da parte degli operatori portuali salentini, partendo dalla zona dell'Autorità portuale, così come il convegno "Dai giovani e dal mare una speranza per Brindisi" del Propeller Club, nell'ambito dell'alleanza scuola lavoro. Ultimo evento, preceduto da uno stage di urban dance, lo spettacolo dell'attore Marco Antonin Gallo su di una barca con vela latina del Nautico Canaro, sistemata presso la scalinata Virgilio, con un ulteriore coda dei rimorchiatori dell'impresa Fratelli Barretta, in acce-

na con giochi d'acqua.

Gli appuntamenti

Weekend di gare e gusto



● "Adriatic Cup" e "I Sapori del Mediterraneo" insieme per un grande evento tra sport ed enogastronomia, tra gare e prodotti tipici locali. Appuntamento sul lungomare Regina Margherita di Brindisi dal 28 giugno al 1 luglio. Domani la conferenza stampa di presentazione nel Porticciolo Turistico Marina di Brindisi.

Novità, tante novità. Sotto il profilo sportivo, ma non solo. L'edizione 2018 dell'Adriatic Cup, eventi motonautici organizzati dal Circolo Nautico Porta d'Oriente in collaborazione con la Federazione Italiana Motonautica, il Comune di Brindisi, l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale e la Capitaneria di Porto di Brindisi, Camera di Commercio riserverà tante sorprese.

L'EVENTO GRANDE RISCONTRO PER L'INIZIATIVA, SU SCALA EUROPEA, FINALIZZATA A PROMUOVERE IL SETTORE MARITTIMO

«Port Day», ieri la grande festa del mare Concerti, visite guidate e rivisitazioni storiche nell'itinerario all'uopo tracciato

● Il porto di Brindisi per un giorno protagonista assoluto nell'ambito dell'iniziativa "Port Day", celebrata in tutta Europa con una serie di eventi tesi a promuovere il settore marittimo attraverso un approccio integrato.

Concerti, visite guidate, recital, rivisitazioni storiche e tanti altri hanno animato la giornata di ieri, con il coinvolgimento dei turisti sbarcati qualche ora prima dalla nave crociera. L'itinerario ha avuto come punto di partenza la sede della Capitaneria di Porto, proseguendo poi verso Palazzo Guerrieri, dove i visitatori hanno assistito ad un video racconto della via Fran-

cigena del mare (realizzato dall'associazione Brindisi e le Antiche Strade) e ad un viaggio virtuale nel porto con l'ausilio dei monitor e della tecnologia d'avanguardia in dotazione all'Avvisatore Marittimo. Tappa successiva il museo archeologico Faldetta (gestito dall'associazione Le Colonne) e a seguire la Biblioteca Arcivescovile De Leo in piazza Duomo, che ha messo a disposizione dei presenti documenti di inestimabile valore storico riguardanti il porto nel Medioevo, la Casa del Turista e Palazzo Montenegro.

Sempre a Palazzo Guerrieri, inoltre, il Propeller Club ha proposto un convegno dal titolo: "Dai



PORT DAY
Due momenti della manifestazione che ieri ha interessato diversi luoghi della città, soprattutto quelli prospicienti il mare (foto: Maf.it).



giovani e dal mare una speranza per Brindisi", durante il quale sono stati conferiti gli attestati agli studenti che hanno partecipato al progetto di alternanza

scuola lavoro.

Il "Port Day" si è chiuso poi con la performance dell'attore brindisino Marco Antonio Gallo, protagonista di una pièce tea-

trale, e con lo spettacolo dei getti d'acqua offerti dai rimorchiatrici dell'impresa Fratelli Barretta, con la presenza dei mezzi del gruppo Piloti Del Porto.

Il Nautilus

“BAIA E PORTO DI BRINDISI” UNA PRIMA IN ASSOLUTO PER L’OPERA DI HACKERT IN CITTÀ

“BAIA E PORTO DI BRINDISI”

UNA PRIMA IN ASSOLUTO PER L’OPERA DI HACKERT IN CITTÀ

“Brindisi: porto d’Oriente” è il titolo della mostra che, nell’ambito del progetto S.A.C. “La Via Traiana”, verrà inaugurata domani, martedì 20 marzo, alle ore 18.30, presso Palazzo Granafè – Nervegna a Brindisi.

La mostra, organizzata dal CETMA in collaborazione con Sistema Museo, rientra nell’azione del SAC “La Via Traiana” (promossa dai Comuni di Brindisi, Carovigno, Ceglie Messapica, Fasano, Ostuni e San Vito dei Normanni, insieme al Parco Naturale Regionale Dune Costiere da Torre Canne a Torre San Leonardo e alla Riserva Naturale dello Stato di Torre Guaceto) e punta ad approfondire lo stretto rapporto tra Brindisi e il mare attraverso l’esposizione dell’opera pittorica del vedutista prussiano Jakob Philipp Hackert, custodita nella Pinacoteca della Reggia di Caserta.

La tela, che sarà esposta per la prima volta in assoluto a Brindisi, rappresenta una veduta del porto, realizzata nella seconda metà del ‘700 su incarico del re Ferdinando IV di Borbone.

La mostra e le attività correlate sono completamente gratuite e fruibili sino al 30 giugno 2018 (dal lunedì alla domenica 9,00-13,00/15,30-20,30 – chiusura giovedì).

L’opera principale, Baia e Porto di Brindisi, rientra in un percorso di visita che mira a ricostruire la storia della città attraverso alcune vedute settecentesche del porto, cortesemente concesse dalla Biblioteca Pubblica Arcivescovile Annibale De Leo di Brindisi.

Per la prima volta in assoluto sarà presentata al pubblico una tela dipinta dal vedutista settecentesco Luigi Mayer, concessa per l’occasione da una collezionista privata e accuratamente descritta da Clara Gelao, direttrice della Pinacoteca di Bari.

L’apparato illustrativo della mostra è arricchito da un’App, realizzata dal CETMA in Augmented Reality, scaricabile sul proprio dispositivo tramite gli store Google Play ed App Store, con la quale il visitatore potrà interagire con l’opera e acquisire ulteriori informazioni sul quadro e altre opere dello stesso autore. Sistema Museo svolgerà inoltre servizi di visita guidata e laboratori didattici rivolti ad ogni target di utenza.

Alla cerimonia di inaugurazione parteciperanno il Sindaco del Comune di Ostuni – ente capofila del progetto SAC “La Via Traiana” – , Gianfranco Coppola, il Commissario Straordinario del Comune di Brindisi, Santi Giuffrè, il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, il Direttore della Reggia di Caserta, Mauro Felicori, la Direttrice della Pinacoteca di Bari, Clara Gelao, la Direttrice della Biblioteca Pubblica Arcivescovile “Annibale De Leo”, Katiuscia Di Rocco, il responsabile dell’Area Virtual, Augmented Reality & Multimedia del CETMA Italo Spada, Candida Bitetto della Profin Service e Simone Mirto di Sistema Museo.

Per la realizzazione della mostra si ringraziano: la Reggia di Caserta, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il Comune di Brindisi, la Biblioteca Pubblica Arcivescovile “Annibale De Leo”, l’Associazione OPS (Operatori Portuali Salentini) di Brindisi, gli operatori della BMS e la società Eliconarte che hanno offerto il loro contributo per la buona riuscita dell’iniziativa.

Palermo, patto antimafia sul porto

Palermo - L'obiettivo è salvaguardare opere per 250 milioni di euro: «È necessario blindare i cantieri».

Palermo - Patto per salvaguardare cantieri per 250 milioni di euro dagli appetiti della mafia. È stato siglato oggi a Palermo dalla prefettura e dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. **Obiettivo, rafforzare la prevenzione amministrativa antimafia nell'ambito delle commesse di lavori, servizi e forniture. Il protocollo è stato sottoscritto oggi, a Villa Whitaker, dal prefetto di Palermo, Antonella De Miro, e dal presidente dell'Autorità, Pasquale Monti.** Il prefetto ha evidenziato come il protocollo si ponga «in linea di continuità» con un rapporto di collaborazione tra la prefettura e l'Autorità portuale sul tema della prevenzione amministrativa antimafia, nella materia delle concessioni su aree demaniali ed autorizzazioni alle imprese portuali, che ha già portato all'adozione di tre interdittive antimafia nei confronti di società ritenute riconducibili a Cosa nostra. «Diventa oltremodo importante», ha spiegato De Miro, «rafforzare tale collaborazione» con riferimento anche a lavori, forniture e servizi, «al fine di blindare in sicurezza» gli interventi che l'Autorità portuale ha in programma nei quattro porti che ricadono nella sua giurisdizione, per una cifra complessiva di oltre 250 milioni di euro, di cui circa 60 milioni immediatamente disponibili.

L'Autorità portuale ha segnalato che il porto di Palermo come anche gli altri porti ricadenti nella giurisdizione di competenza, e cioè Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, saranno interessati da interventi strutturali a valere su risorse pubbliche per importi complessivamente molto ingenti, che potrebbero costituire oggetto di attenzione speculativa da parte della mafia: «**Un pericolo paventato dove anche si consideri che nel passato, come giudizialmente accertato, attività compiute nel porto di Palermo sono state sotto il controllo diretto delle diverse famiglie di Cosa nostra.**».

Gazzetta Marittima

Perché "Navigare Necesse Est"

Vent'anni sono, sul piano umano, l'età della piena ragione: o almeno, dell'inizio della maturazione, dopo quelli che una lunga tradizione (specie italiana) considera gli spensierati e forse anche poco responsabili anni della fanciullesca scapigliatura. E già su questo bisognerebbe discutere; visto che nella maggior parte dei paesi, specie di tradizione anglosassone, a vent'anni buona parte dei giovani sono già fuori dalla casa paterna e macinano carriere spesso fulgoranti. Ma tant'è: se ho citato la "Scapigliatura", questa volta tra virgolette e con la maiuscola come rafforzativo, mi sono riferito a quel movimento artistico e letterario dell'ottocento che proprio in Italia aveva come bandiera un modo di vivere disordinato e di rottura (i francesi dicevano *bohémien*) il più possibile anticonformista. Morale: siamo tutti, da giovani anche abbastanza maturati, "scapigliati" all'italiana? A registrare la vocazione di navigare in Italia, qualche dubbio c'è.

Capisco che l'ho presa alla larga. Perché per celebrare i vent'anni del Registro Italiano Internazionale, che dal 1998 offre chances nuove alla flotta mercantile nazionale che rischiava l'estinzione, parlare di giovani scapigliati e di calo delle vocazioni è pericoloso. Però, se si va bene a vedere, anche da regioni italiane dove il richiamo delle professioni sul mare è storico, il calo delle vocazioni è da tempo preoccupante. In alcune zone gli aspiranti ancora ci sono - vedi l'articolo dentro questo Quaderno - ma siamo a una realtà a macchia di leopardo. Gli istituti nautici stessi sono in affanno, anzi hanno dovuto cambiar loro nome, sia pure tra le proteste: e se ancora resistono liguri, campani, veneti e pochi altri, il preoccupante futuro delle navi "droni", con equipaggi ridotti all'osso o addirittura affidati a soli robot non è più fantascienza, ma tecnologia in progress. Non ci credete? Fate un salto sul Baltico, dove già funzionano traghetti telecomandati da terra attraverso un sistema robotizzato che pure non sbaglia mai. Oppure parlatene anche ai nostri armatori. Siamo già nel futuro fino al collo, e forse non tutti se ne sono accorti.

Questo nostro Quaderno, dedicato ai vent'anni del Registro Navale Internazionale, arriva dunque in un momento di grandi cambiamenti. E ci siamo posti noi stessi la domanda se fosse o no opportuno ricordare questo passaggio proprio mentre a Bruxelles si sta discutendo se cambiare o no (in meglio, in peggio?) le regole che in questi vent'anni hanno contribuito a far crescere la nostra flotta. Come ha scritto di recente il quotidiano della Confindustria, il *Sole-24 Ore* (di cui riportiamo all'interno di questo Quaderno l'importante contributo) siamo di fronte a valutazioni diverse anche tra armatori: Confindustria da una parte, AssArmatori dall'altra. Sia però chiaro: sul Registro internazionale sono tutti d'accordo, è uno strumento indispensabile per garantire la competitività della flotta italiana.

A questa competitività e a questo essere indispensabile, dedichiamo questo Instant-Book che è il nostro attuale quaderno. Con l'antico motto che mai come oggi risulta attuale: *Navigare Necesse Est*.

Antonio Fulvi