



Primo piano:

- **Mattioli chiede a Rixi tavolo permanente.** (La Gazzetta Marittima)

Dai porti:

Trieste:

"...Trasferimento aree demaniali alla regione..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Trasporto merci, il conflitto salpa da Genova e La Spezia..." (La Gazzetta Marittima)

"...Stop dei Tir in porto..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Aree a Mare Fincantieri..." (The Medi Telegraph)

Savona:

"...Confindustria: la Culmv..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...N.E.Mo. Incontra la Port Authority..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il varco Zara aprirà più a lungo..." (La Gazzetta Marittima)

"...Mediterraneo lemme lemme ora si demolisce..." (La Gazzetta Marittima)

"...Morì annegato precipitando dal bacino..." (Il Tirreno)

"...Studio Irpet sulle crociere..." (Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Enel ritiri il bando di gara..." (La Gazzetta Marittima)

"...Zes e ZLS: opportunità per l'economia nazionale..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...Direttore generale per la vigilanza sulle AdSP in visita a Napoli..."
(Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Sottoscritto accordo di Cooperazione Culturale e Scientifica tra l'Università di Bari, l'International Propeller Club e l'AdSP del Mare Adriatico Meridionale..." (Brindisilibera)

"...Bologna Brindisi, in treno dall'interporto al porto..." (Brindisi Report, Brindisi Sera, Corriere Marittimo, Ferpress, Quotidiano di Puglia, Trasporto Italia, Trasporto Europa, The Medi Telegraph)

Augusta:

"...I sindacati: serve il collegamento ferroviario..." (Giornale di Sicilia)

"...Ok la Zes, ma da sola non basta..." (La Sicilia, Web Marte)

Messina:

"...Rilancio dell'area Asi: il piano dell'Authority..." (Gazzetta del Sud)

Focus:

"...Lavoro Marittimo..." (Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima)

"...Situazione migranti..." (Il Giornale.it, La Repubblica, Italia Oggi)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 11 Luglio 2018



Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie di porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

PER DEFINIRE GLI INTERVENTI PRIORITARI SUI PORTI

Mattioli chiede a Rixi tavolo permanente

Ribadito il ruolo determinante dell'Italia sul Mediterraneo

ROMA – Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha incontrato Edoardo Rixi, sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Nel corso dell'incontro, molto aperto e cordiale, sono state trattate varie tematiche del settore marittimo e in particolare: l'esigenza di riaffermare l'importante ruolo dell'Italia nel Mediterraneo ed anche nell'interscambio con i paesi del Nord Africa; la necessità di una politica di unità del sistema che tenga conto anche dei porti; l'urgenza di semplificazione delle regole per rendere più efficaci gli investimenti in grandi opere e l'opportunità di costituire un tavolo permanente di confronto con la filiera degli stakeholder interessati al fine di individuare gli interventi prioritari sui quali agire prontamente per rafforzare il sistema marittimo italiano.

Trieste: trasferimento aree demaniali alla regione

L'assessore Zilli: "Mettere a disposizione competenze per dare risposte ai cittadini"

TRIESTE – Il trasferimento dallo stato alla regione delle aree e dei beni demaniali marittimi non più di interesse nazionale situati nelle zone Trieste e di Monfalcone, che l'amministrazione regionale intende mettere al servizio delle comunità locali, si concretizza con il protocollo di intesa di stamani.

A firmarlo sono stati l'assessore regionale alle Finanze e patrimonio, Barbara Zilli, e il comandante della [Capitaneria di porto di Trieste](#), comandante di vascello Luca Sancilio. Il documento sancisce dunque il passaggio di competenze sui beni in questione.

A margine della firma, Zilli ha evidenziato che questa procedura ha permesso di stabilire "un modus operandi basato sulla collaborazione con la Capitaneria di porto che sarà adottato anche in futuro, perché l'obiettivo della regione è mettere a disposizione le proprie competenze per dare risposte concrete ai bisogni dei cittadini".

Una posizione condivisa dal comandante Sancilio il quale, dopo aver sottolineato come la firma odierna concluda un processo amministrativo avviato nel 2014, ha ribadito la volontà di cooperare con la regione in maniera sempre più fattiva e funzionale.

In merito alla destinazione dei beni, l'assessore ha rimarcato che "l'atto odierno è un'importante conquista perché, attraverso la concessione di questi immobili a soggetti interessati a sviluppare attività di interesse pubblico nel rispetto delle procedure di legge, si consentirà di dare risposte tangibili sia alle necessità delle associazioni sportive e non, sia dei pescatori che operano nelle zone costiere del Friuli Venezia Giulia".

Per quanto riguarda l'area di Monfalcone, la regione ha acquisito un fabbricato nell'area di Porto Nogaro già in dotazione alla Guardia di finanza per i controlli doganali e uno specchio d'acqua a Grado, anch'esso già delle Fiamme gialle, adiacente il molo Torpediniere. Un'area, quest'ultima, per la quale i pescatori gradesi hanno dimostrato forte interesse.

Nella zona di Trieste, invece, la regione ha acquisito due pontili in pietra per ormeggio destinati all'accosto delle linee trasporto passeggeri, rispettivamente a Grignano e a Sistiana, due vani a Sistiana e uno a Grignano e un'area con manufatto a Muggia.

Trasporto merci, il conflitto salpa da Genova e La Spezia

ROMA – “Saranno i porti di Genova e La Spezia – afferma una nota di Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio/Confrtrasporto – ad aprire “le danze” di una vertenza che doveva e poteva essere risolta da tempo e che invece è stata scaricata – ma questa non è una novità – sulle spalle degli operatori del trasporto”.

Le motivazioni? Certamente la lunga assenza di un governo alla guida del Paese – continua Uggè – non ha giovato; ma a leggere il documento diffuso dalle organizzazioni territoriali che hanno dato l’annuncio della fase conflittuale ci sarebbero responsabilità anche “precedenti” di chi è controparte degli operatori dell’autotrasporto e che avrebbe avuto l’onere di mantenere impegni assunti nel passato.

Un colpevole immobilismo che ora sta trasferendo sugli autotrasportatori oneri che non dovrebbero essere caricati su di loro. Punti nodali della vicenda – scrive ancora Uggè – sono i costi dovuti alle improduttive attese degli automezzi sui piazzali degli scali, l’assenza di una tracciabilità e verifica dei tempi di attesa in modo da poter valorizzare i termini e le procedure per gli indennizzi ai vettori danneggiati. Ovviamente vi sarà chi cercherà di colpevolizzare i vettori per l’iniziativa decisa, ma se le intese assunte nei mesi passati e i costanti solleciti a provvedere non hanno di fatto riscontrato il dovuto interesse – s’interroga il vicepresidente Uggè – come stupirsi se la categoria reagisce? Tutto questo, si legge nel comunicato diffuso, produce tempi di attesa nel carico e scarico dei contenitori, code di veicoli causate da blocchi operativi, cambi turno che impediscono la programmazione dei viaggi e conseguenze.

“È mai possibile che non si apra un costante confronto – continua la nota di Confcommercio/Confrtrasporto – per trovare soluzioni a simili inefficienze che oggi sono a carico dei soli operatori del trasporto? L’importanza della funzionalità dei sistemi portuali è una delle condizioni per la competitività del sistema Paese e molto probabilmente riguarda anche altre realtà portuali.

-segue

Così la riforma avviata dall'allora ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio rischia di non partire e anche i necessari correttivi che debbono essere apportati rischiano di restare al palo. Alcuni presidenti di Autorità portuali invece di valorizzare le attività delle strutture loro assegnate – accusa Uggè – sembrano cercare maggiormente la propria visibilità in convegni non sempre utili e solo per non scontentare qualche potente di turno si prostrano alle sue richieste, magari aderendo ad associazioni private e infischiandosene così delle precise direttive emanate dal ministero. Alcuni non hanno avuto timore di sfiorare (o superare abbondantemente?) il ridicolo – afferma Uggè – scegliendo un escamotage apparentemente scaltro: aderire a "titolo personale" anche se ricoprono una pubblica funzione. Il sistema portuale è troppo importante. Il ministro e i suoi sottosegretari farebbero bene a interessarsene in modo diretto. In gioco non c'è solo l'attività di autotrasporto e di tanti operatori e loro dipendenti ma il futuro del Paese".

Stop dei Tir in porto, tre giorni di caos «Problemi in vista per chi si imbarca»

Lo sciopero dei tir in porto, programmato da domani a sabato, potrebbe creare non pochi problemi anche al traffico passeggeri ed in particolare alle migliaia di turisti che nel periodo estivo utilizzano il traghetto per raggiungere mete estive come Sardegna e Corsica.

«Abbiamo avvisato le compagnie di navigazione», dice Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime.

«Visto lo sciopero programmato dall'autotrasporto - aggiunge - potrebbero esserci disagi e difficoltà ad accedere agli imbarchi: quello che abbiamo suggerito alle società è di contattare i propri passeggeri e consigliare a tutti di arrivare in porto un'ora prima rispetto all'orario previsto di imbarco». Una delle zone cittadine a rischio caos viabilità è quella di San Benigno, compresa la zona dove si trova il Terminal Traghetto. I sindacati dell'autotrasporto, infatti, hanno programmato presidi nei pressi del varco portuale di Ponte Etiopia, oltre che al terminal Vte di Pra'. Traverdì e sabato saranno circa 50 mila i passeggeri traghetti che arriveranno in porto tra sbarchi e imbarchi. Le fasce orarie più critiche sono due: quella che va dalle sette alle nove del mattino e quella che va dalle sette alle nove di sera e cioè quando sono programmati gli arrivi e le partenze delle navi.

Gli autotrasportatori protesteranno contro le code e i tempi di attesa per entrare nei terminal portuali. FiltCgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato il fermo del settore container dopo che gli impegni per ridurre i disagi dei camionisti da parte di Autorità di sistema portuale e terminalisti sono rimasti inapplicati. «I tempi di attesa sono sempre più onerosi spiegano Leonardo Cafuoti, Mirko Filippi e Giovanni Ciaccio di Filt-Cgil, Fit-Csil Reti e Uiltrasporti -. Inoltre abbiamo avanzato più di una richiesta di responsabilità sulla pulizia dei contenitori che viene posta in carico agli autisti, sulla sicurezza dei container non accatastati correttamente che non garantiscono l'incolumità dell'autista e sull'assenza di servizi igienici e area ristoro».

La protesta dei tir destinata al numero dei passeggeri in transito dal porto in ciascuno dei giorni dell'astensione a fermare il porto e paralizzare la città potrebbe allungarsi sino al 17 luglio se le associazioni delle piccole e medie imprese del settore dovessero confermare lo stop dal 12 al 17 di questo mese. Ieri il confronto tra le aziende del settore e l'Autorità di sistema portuale è proseguito a Palazzo San Giorgio senza però nessun accordo. Al summit hanno partecipato anche spedizionieri e agenti marittimi

genovesi.

Genova, sciopero auto-trasporto confermato

Genova - Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti confermano lo sciopero di tre giorni degli autotrasportatori, dal 12 al 14 luglio, che rischia di paralizzare il porto del capoluogo ligure.

Genova - Anche il secondo round di confronto si è chiuso senza un accordo. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti confermano lo sciopero di tre giorni degli autotrasportatori, dal 12 al 14 luglio, che rischia di paralizzare il porto di Genova. «Le risposte per noi non sono soddisfacenti» riassume per tutti il segretario della Filt-Cgil Enrico Poggi annunciando che le organizzazioni sindacali hanno lasciato il tavolo di discussione. «Negli incontri che stanno andando avanti fra l'Autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria, agenti marittimi, spedizionieri e aziende di autotrasporto stanno discutendo solo di un pezzo del problema, i tempi di attesa dei tir al terminal Vte. **Per noi non è soddisfacente perché le motivazioni dello sciopero riguardano tutto l'arco portuale e mancano tutti gli altri pezzi**». I sindacati avevano chiesto **indennizzi per le lunghe attese nei terminal, garanzie per la dignità e la sicurezza dei lavoratori**. Quindi moduli abitativi per i servizi igienici, la pulizia dei container, sicurezza per i camionisti durante le operazioni di carico e scarico, perché il rischio è che in caso di emergenza gli autisti si trovino senza via di fuga, nell'impossibilità di aprire gli sportelli perché i container lo impediscono. «Se vogliono hanno ancora due giorni per chiamarci e trovare una soluzione. Però ad oggi non ci sono risposte soddisfacenti» conclude Poggi.

Genova, l'Adsp gela Fincantieri sulle nuove aree

Il progetto del maxi ribaltamento a mare per lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente si complica. Oppure, se la si vuole vedere con non poco ottimismo, i tempi di realizzazione dell'opera sono destinati ad allungarsi sensibilmente rispetto al piano iniziale

Il progetto del maxi ribaltamento a mare per lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente si complica. Oppure, se la si vuole vedere con non poco ottimismo, i tempi di realizzazione dell'opera sono destinati ad allungarsi sensibilmente rispetto al piano iniziale. Il problema principale, come anticipato dal *Secolo XIX-the MediTelegraph*, è la presenza del terminal Porto petroli, a Moltedo, che confina con lo stabilimento navalmeccanico.

Il presidente del porto di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, contattato dal *Decimono*, ha fatto sapere che l'Autorità di sistema portuale ha avviato «approfondimenti tecnici, urbanistici ed economici per valutare la proposta di Fincantieri». Il progetto che il gruppo triestino ha portato sul tavolo di Palazzo San Giorgio all'inizio di quest'anno è infatti differente rispetto a quello presentato nel 2009. Nel piano "rinnovato" sono previsti più spazi a disposizione dello stabilimento – oltre 100mila metri quadrati con interventi di riempi-menti a mare contro 70mila iniziali –, un super-bacino per le mega-navi e una banchina con doppio accosto per le unità da crociera.

INCOGNITE

I dubbi riguardano principalmente la sicurezza relativa all'estrema vicinanza dei due siti industriali e nello specifico se un'attività navalmeccanica notevolmente potenziata rispetto a quella attuale può essere portata avanti a pochi passi di distanza da depositi che contengono prodotti petroliferi senza rischi sia per il personale che opera in banchina che per gli abitanti dei quartieri di Sestri e Moltedo. A decretare se il ribaltamento a mare potrà essere realizzato in totale sicurezza dovrebbero essere gli uffici dell'Authority: «**Saranno esaminate eventuali criticità**, incluso la collocazione di Porto petroli», spiega Signorini.

-segue

ACCORDO DA RIFARE

Il via libera al maxi ribaltamento a mare di Fincantieri non è solo una questione di sicurezza. **L'accordo di programma firmato nel 2011 dovrà essere rivisto e l'Authority sta valutando «un aggiornamento»**, sottolinea Signorini. Gli enti pubblici coinvolti sono il ministero dello Sviluppo, quello Trasporti, l'Autorità di sistema di Genova-Savona, la Regione Liguria, il Comune e la Città metropolitana. Nel documento, in caso di via libera alla realizzazione dell'opera, dovranno comparire le modifiche che Fincantieri ha presentato a Palazzo San Giorgio per quanto riguarda la parte a mare del cantiere.

RISORSE ECONOMICHE

La realizzazione del piano, potenziato rispetto a quello del 2009, ha un costo di realizzazione di circa 140 milioni di euro contro i 70 previsti in base all'accordo firmato nove anni fa al ministero dello Sviluppo economico. **A disposizione al momento ci sono però solo 40 milioni di euro.** Il nuovo accordo quindi, spiega il presidente del porto, vista «la fattibilità del progetto di Fincantieri, dovrà prevedere un ricalcolo della parte finanziaria e ulteriori fondi nazionali». Nello stabilimento di Sestri Ponente operano attualmente circa 600 dipendenti di Fincantieri. Agli occupati diretti si aggiungono quasi duemila lavoratori dell'indotto. Con il ribaltamento a mare e l'ingrandimento del cantiere, nel sito dovrebbero operare circa 900 operai Fincantieri con quasi tremila maestranze appartenenti alle imprese degli appalti. Il sito di Sestri ha commesse fino al 2022 ma senza il ribaltamento rischia di essere tagliato fuori, per mancanza di spazi, dalla realizzazione delle navi da crociere di ultima generazione

Aree a mare Fincantieri Sestri, pressing Fiom sull'Adsp

Genova - Per i metalmeccanici della Cgil il progetto del nuovo ribaltamento a mare presentato da Fincantieri a Palazzo San Giorgio «deve essere immediatamente sbloccato». Ma soprattutto non ci devono essere «ripensamenti e ulteriori ritardi»

Genova - Per i metalmeccanici della Cgil il progetto del nuovo ribaltamento a mare presentato da Fincantieri a Palazzo San Giorgio «deve essere immediatamente sbloccato». Ma soprattutto non ci devono essere «ripensamenti e ulteriori ritardi» dopo che, come scritto ieri sul *Secolo XIX-the MediTelegraph*, il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, ha fatto sapere che l'Autorità di sistema portuale ha avviato «approfondimenti tecnici, urbanistici ed economici per valutare la proposta di Fincantieri». «Lo scorso febbraio - dice il segretario genovese della Fiom, Bruno Manganaro - abbiamo incontrato i vertici dell'Authority, quelli della Regione e del Comune proprio sul ribaltamento a mare e siamo stati rassicurati su tutti i fronti. Adesso - prosegue - a distanza di mesi scopriamo che ci potrebbero essere problemi vista la presenza del terminal Porto petroli, a Multedo, che confina con lo stabilimento navalmeccanico». I dubbi riguardano principalmente la sicurezza relativa all'estrema vicinanza dei due siti industriali e nello specifico se un'attività navalmeccanica notevolmente potenziata rispetto a quella attuale può essere portata avanti a pochi passi di distanza da depositi che contengono prodotti petroliferi senza rischi sia per il personale che opera in banchina che per gli abitanti dei quartieri di Sestri e Multedo. «Per quale motivo - chiede Manganaro - il presidente del porto non ha avanzato questi dubbi mesi fa? E perchè, fino ad oggi, siamo stati tenuti all'oscuro di tutto».

Sul tema del ribaltamento a mare per lo stabilimento di Sestri Ponente, la Fiom chiederà nei prossimi giorni un incontro sia con il presidente di Palazzo San Giorgio che con il sindaco Bucci e il governatore ligure Toti.

-segue

Ma a chiedere tempi certi sul progetto sono anche i vertici genovesi e regionali del Partito Democratico. «A preoccuparci - sottolinea il segretario della Fiom - è anche il fatto che non ci sono ancora i fondi necessari alla realizzazione dell'opera senza la quale il cantiere non avrà spazi necessari per costruire navi da crociera di ultima generazione e rischia di essere tagliato fuori dal mercato. Siamo poi preoccupati - chiude Manganaro - che l'accordo di programma del 2009 dovrà essere aggiornato: Fincantieri ha presentato un progetto che garantisce occupazione e lavoro e le istituzioni, sia locali che nazionali, non possono perdere altro tempo».

Confindustria: la Culmv

in porto anche a Savona

I terminalisti genovesi vogliono che i portuali della Culmv lavorino anche nel porto di Savona. A scriverlo, nero su bianco, è Confindustria Genova che in una lettera invita l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ad attivarsi per consentire «l'avviamento del personale della Compagnia Unica anche su Savo Il documento, che il Secolo XIX/The MediTelegraph ha potuto visionare, porta la firma di Gilberto Danesi, numero uno del terminal Vte del gruppo Psa e presidente della sezione terminalisti di Confindustria Genova. Nella lettera si legge che questa operazione, tenuto conto delle esigenze dei terminalisti, dovrebbe essere approvata da Palazzo San Giorgio a «beneficio di una maggiore saturazione delle risorse e con minore impatto sulla fiscalità generale e locale». L'organico porto della Culmv è di circa mille unità, tutti portuali che lavorano sulle banchine genovesi e mai hanno operato fuori città. A Savona, infatti, opera la compagnia portuale Pippo Rebagliati con quasi trecento portuali.

Nella lettera i terminalisti genovesi scrivono inoltre di essere orientati a «riplanare le perdite relative all'esercizio 2017» della Culmv.

-

N.E.Mo. incontra la Port Authority

Nella foto: L'incontro a palazzo Rusciano con al centro Gabriele Gargiulo

LIVORNO – Energia elettrica e mobilità sostenibile: sono questi i driver su cui l'Autorità di Sistema del Tirreno settentrionale intende costruire una inedita collaborazione con il Consorzio N.E.Mo., alla cui creazione hanno contribuito Sharengo, Green Energy Storage e Materials Mates Italia; e che è nata per sviluppare prodotti e servizi nel settore della mobilità elettrica, dal riutilizzo delle batterie, alla fornitura di servizi di accumulo e bilanciamento della rete di distribuzione

elettrica.

N.E.Mo., che nel frattempo si sta posizionando all'Interporto Vespucci, si è presentato a Palazzo Rusciano, sede dell'Authority. La delegazione composta da Emiliano Niccolai (Share' Go) Paolo Lupotto (Materials Mate) e Salvatore Pinto (Green Energy Storage) ha incontrato il dirigente promozione e comunicazione dell'Ente, Gabriele Gargiulo e la funzionaria, Francesca Morucci, per parlare delle prospettive di sviluppo nel campo della Green

Energy. Centrale il progetto di riutilizzo delle batterie elettriche delle auto elettriche del car sharing per realizzare una completa integrazione tra auto elettriche, sistemi di ricarica e rete di distribuzione con sistemi V2G (Vehicle to Grid).

Presente al tavolo anche Marco Bennici, della Regione Toscana, che assieme a Port Authority ha dato la disponibilità a ricercare partner ed eventuali fondi per il supporto di iniziative nel campo della mobilità sostenibile.

NUOVE SOLUZIONI PER IL CONGESTIONAMENTO IN PORTO A LIVORNO

Il varco Zara aprirà più a lungo

Orario prolungato sia per il traffico in entrata che per quello in uscita

LIVORNO - Varco Zara aperto più a lungo, e non solo per le movimentazioni in ingresso ma anche per quelle in uscita. È questo il primo risultato raggiunto da uno dei quattro gruppi di lavoro istituiti dalla Port Authority a fine maggio e incaricato di individuare possibili soluzioni al problema di congestionamento del traffico da e per la "porta" che assieme al Valessini dà accesso alle aree dei prodotti forestali e delle crociere dello scalo labronico.

Da lunedì prossimo - data a partire dalla quale diventeranno

vigenti le disposizioni - il Varco Zara aprirà un'ora prima e chiuderà un'ora dopo rispetto al passato. I cancelli saranno tenuti aperti dalle 6.00 alle 19.00, da lunedì a venerdì (festivi esclusi), sia per il traffico in ingresso (commerciale e crocieristico) sia - ed è questa la vera novità - per quello in uscita, ma solo per i veicoli a servizio dei passeggeri crocieristici e dei loro accompagnatori.

Altro miglioramento previsto, la realizzazione, entro le prossime settimane, di uno spazio dietro allo Zara che permetterà la manovra in

inversione di marcia ai mezzi non destinati al servizio dei crocieristi e che si presentano erroneamente al Varco per uscire.

I gruppi di lavoro, quattro in tutto, sono stati istituiti dall'Autorità di Sistema il 25 maggio scorso. In tre hanno un ambito di competenza territoriale distinto varco per varco (uno per il Galvani, un altro per il varco Darsena Toscana e il terzo dedicato al complesso Valessini-Zara) mentre un quarto si occupa dei problemi di infrastrutturazione e operatività relativi a tutti i varchi.

"Mediterraneo" leemme leemme ora si demolisce

LIVORNO - Dunque sono finalmente cominciati, a quasi tre anni dalla tragedia nella quale perse la vita l'elettricista napoletano Gabriele Perrone, i lavori di demolizione della nave *Urania* che occupa il bacino galleggiante "Mediterraneo". La rottamazione della struttura in acciaio ha avvertito l'Autorità portuale - avrà inizio ad agosto con la cesoiatura dello scafo e della parte sovrastrutturale. Solo una volta asportato il relitto, si potranno ultimare i lavori di riparazione del bacino. "Ciò darà modo all'Autorità di Sistema Portuale - chiarisce ancora la nota ufficiale - di proseguire con la predisposizione delle lettere di invito relative alla

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

"Mediterraneo" leemme leemme ora si demolisce



gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio, che saranno presto trasmessi ai concorrenti prequalificati. Un passo avanti decisivo - conclude il comunicato - frutto del certosino lavoro congiunto delle istituzioni, che ha consentito, con pazienza, di risolvere i nodi più intricati."

Uniamo i pure al grido di Alleluia che traspare dalla nota dell'AdSP, anche se - come molti pensano - tre anni per risolvere la pur intricata vicenda sembrano davvero troppi. Sappiamo bene - ce l'ha detto più volte lo stesso presidente Corsini - che buona parte dello scandaloso ritardo è dovuta alla schermaglia tra armatore del relitto e compagnia di assicurazione, con un avanti e indietro di proposte (abbandono del relitto, rifiuto dell'assicurazione, incrocio delle spade degli avvocati delle parti, eccetera). Ma ci si chiede se alla fine della vicenda qualcuno vorrà intervenire sul calcolo di quanto si è perso in questi tre anni di lavoro di riparazioni, vari eccetera nel porto di Livorno. Di chi la responsabilità, anche sul piano civilistico. Omitto dovrà finire, come troppo spesso accade, in cavalleria, solo ai danni di chi non ha potuto lavorare?

Morì annegato precipitando dal Bacino condannati sei tra dirigenti e imprenditori

La tragedia avvenne in porto il 15 giugno 2010. Gli imputati erano accusati di omicidio colposo in concorso

Federico Lazzotti / L'ESPRESSO

Quel maledetto 15 giugno 2010 per Dashnor Quallia, 38 anni e due figli, era il primo giorno di lavoro nel porto di Livorno. Insieme ai colleghi della cooperativa sociale Ma.Ris. di La Spezia è salito tra il bacino galleggiante Mediterraneo e la banchina 78 per le operazioni di sabbatura in sub-sub appalto della nave Amoretta. Indossava una tuta usa e getta, la cintura e scarpe antinfortunistiche ma nessuno gli aveva fornito il giubbotto di salvataggio previsto per quel tipo di intervento.

Di più. Secondo gli accertamenti della Procura «la ristrettissima fascia della banchina non era utilizzabile come luogo di lavoro dopo i lavori di manutenzione seguiti al sequestro effettuato dall'Asl e al successivo dissequestro avvenuto il 15 ottobre dell'anno precedente». Ecco perché intorno alle 9 il trentottenne di origini albanesi è scivolato giù per quattro metri morendo annegato.

A distanza di otto anni da quella tragedia si è chiuso il processo di primo grado con la condanna di sei imputati tra manager e imprenditori. Inizialmente erano dieci le persone iscritte nel registro

degli indagati dalla pubblico ministero Antonella Tenerani.

L'accusa per tutti era quella di omicidio colposo in concorso «per colpa consistita in negligenza, imprudenza e imperizia», in particolare riguardo «la violazione della normativa a prevenzione degli infortuni sul lavoro». Ma l'aspetto più complicato, a livello investigativo, è stato quello di ricostruire il percorso che ha portato la cooperativa ad avere l'appalto dei lavori dopo due passaggi che hanno interessato la Gestione Bacini Spa, im-

All'inizio gli indagati erano dieci. Uno ha patteggiato in udienza preliminare

presa capo commessa dei lavori, la Amico Luigi spa, società appaltante le operazioni di sabbatura alla Ma.Ris.

IL PROCESSO

Il primo ad uscire dal procedimento, durante l'udienza preliminare è stato Antonio Maria De Giovanni, 56 anni, presidente della cooperativa sociale, che ha patteggiato. Al centro del dibattimento le testimonianze dei colleghi di lavoro della vittima,

ma, il verbale di sequestro da parte dell'Asl e le due consulenze: la prima sulle cause della morte e la seconda sulla ricostruzione dell'incidente. Al termine delle udienze il giudice Carlo Carli ha assolto due degli otto imputati per non aver commesso il fatto: Fabrizio Augello, 51 anni, consigliere e direttore tecnico della cooperativa e Paolo Clemente, 52, uno dei componenti del Cda della Ma.Ris.

IL DISPOSITIVO

Sei invece le condanne. A cominciare da Luigi Vieri, 55 anni, in qualità di responsabile della sicurezza della Amico Luigi srl, impresa appaltante delle operazioni di sabbatura e proprietaria dei macchinari e Fabrizio Nelli, 65, amministratore delegato della Gestione Bacini spa. Per entrambe la condanna è stata a un anno e sei mesi di reclusione.

Un anno, invece, nei confronti di Marco Fiorillo, 52 anni, presidente del consiglio di amministrazione della Gestione Bacini, Salvatore Masiello, 55, Stefano Ambrosini, 56, e Fiorenzo Giacomo Falcone, 63, quest'ultimo in qualità di consigliere del Cda della Ma.Ris. e dunque datori di lavoro della vittima. —

© L'ESPRESSO / ALCANTARA



DASHNOR QUALLIA AVEVA 38 ANNI. ERA IL SUO PRIMO GIORNO DI LAVORO IN PORTO A LIVORNO

Dagli accertamenti la vittima quel giorno non indossava il giubbotto di salvataggio che era necessario

La banchina 78 non era utilizzabile come luogo di lavoro dopo il dissequestro compiuto dall'Asl sei mesi prima

Messaggero Marittimo

Livorno: studio Irpet sulle crociere

Giovedì 19 Luglio presentazione della ricerca sull'impatto in Toscana

LIVORNO – Sarà presentato giovedì 19 Luglio lo studio dell' Irpet ([Istituto regionale programmazione economica della Toscana](#)) sull'impatto che il crocierismo ha sul territorio livornese e sulla Toscana intera.

La presentazione della ricerca dell'istituto sarà l'occasione per confrontarsi nella tavola rotonda dal titolo "Welcome to Livorno, port for Tuscany".

Con inizio alle 9.30 alla Fortezza vecchia, vedrà la partecipazione di Massimo Provinciali, segretario generale AdSp del Mar Tirreno Settentrionale, Pierluigi Giuntoli, segretario generale Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, Michel Nestour, vice president Carnival corporation & Plc. Interverranno anche il dirigente settore promozione economica e turistica regione Toscana Silvia Burzagli, l'a.d. Toscana aeroporti spa Gina Giani e Massimiliano Bendinelli, dirigente area servizi comune di Livorno.

Dopo la registrazione dei partecipanti il programma seguirà secondo questo ordine:

ore 10: saluti istituzionali

Stefano Corsini – presidente AdSp del Mar Tirreno settentrionale

Filippo Nogarin – sindaco di Livorno

Riccardo Breda – presidente Camera di commercio della Maremma e del Tirreno

Luciano Guerrieri – presidente Porto di Livorno 2000

ore 10.30: presentazione studio crocierismo

Enrico Conti – Irpet

ore 11: tavola rotonda

Strategie per la crescita della destinazione

Moderano:

Alberto Peruzzini – direttore Toscana promozione turistica

Alessandro Guarducci – capo cronista Tirreno Livorno

ore 12.30: conclusioni

Stefano Ciuoffo – assessore al turismo e attività produttive regione Toscana

Segue light lunch

SCONTRO APERTO A CIVITAVECCHIA SULLA GARA PER IL CARBONE ALLA CENTRALE

“ENEL ritiri il bando di gara” questa la richiesta dei portuali

In una dura nota il presidente della Compagnia Luciani parla di lesione ai diritti dei lavoratori delle banchine



Enrico Luciani

CIVITAVECCHIA — “Faccio un appello a tutte le lavoratrici e lavoratori delle Imprese e delle Compagnia portuali di Italia - ha

scritto in una sua nota il presidente della Compagnia portuali locale Enrico Luciani - Ciò che sta accadendo nel porto di Civitavecchia, per quanto riguarda la procedura di gara di affidamento illegittima dello scarico del carbone ENEL, sta mettendo in grave pericolo il lavoro di noi portuali.”

“C'è una violenza che si sta consumando nei confronti della Legge n.84/94 - continua Luciani - e non vediamo, ad oggi, una presa di posizione chiara e netta da parte degli Enti predisposti. A poco meno di un anno, dall'emanazione del “Correttivo Porti”, stiamo assistendo ad una prevaricazione scientifica e sistematica di un presupposto cardine della Legge che norma e tutela il lavoro attraverso l'affidamento regolato.

Dobbiamo essere uniti in questa lotta, per evitare e fermare finché siamo in tempo, le volontà dei grandi gruppi armatoriali e delle lobbies di potere di controllare, precarizzandolo, il lavoro. Assisteremo altrimenti ad una corsa al ribasso del costo del lavoro, che comporterà da un lato una drastica riduzione del salario e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e dall'altra la fine delle piccole e medie imprese artt.16 e 17. Il tutto indirizzato verso la perdita di diritti ed un impoverimento non solo dei lavoratori portuali ma delle intere comunità locali che vivono intorno ai porti.

Non possiamo e non dobbiamo cedere - conclude Luciani - per il nostro lavoro e per la nostra dignità.”

Zes e Zls : opportunità per l'economia nazionale

A Civitavecchia tavola rotonda su porti e territori

CIVITAVECCHIA – “I porti e i loro territori: le Zes e Zls (Zone logistiche semplificate)”. Questo il tema affrontato oggi a Chieti, presso la sede della Camera di commercio di una delle regioni oggetto del provvedimento di sostegno per la creazione delle Zes. Una tavola rotonda multidisciplinare organizzata unitamente da due AdSp che fanno capo ai porti di Civitavecchia e Ancona, e con la presenza di una terza AdSp, quella di Bari, anche in rappresentanza di Assoporti. Ampio il confronto tra esperti del settore, associazioni di categoria e giuristi per capire come questi due innovativi strumenti, Zes e Zls possano diventare una straordinaria opportunità di rilancio dell'economia nazionale.

Ad aprire il tavolo il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo il quale ha posto l'accento sulla necessità di avere come tema primario la “burocrazia zero”. Di Majo ha ricordato come Civitavecchia abbia fatto già una mappatura dei territori dalla quale emerge come area di interesse Fiumicino, che logicamente sfrutta il potenziale dell'aeroporto.

“L'istituzione delle Zls a Civitavecchia e a Gaeta -ha detto il presidente di molo Vespucci – dovrà avere l'obiettivo di creare poli di sviluppo industriale capaci di stimolare nuovi investimenti nei territori interessati attraverso regimi speciali di fiscalità e semplificazione, da estendere eventualmente all'intero territorio in una fase successiva, in modo tale da offrire alle imprese sburocratizzazione, incentivi fiscali e intermodalità negli scambi al fine di assicurare ricadute positive su tutto il tessuto sociale e produttivo”.

Per il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, sarà importante, in questa fase, arrivare nel più breve tempo possibile “alla redazione di un piano definitivo, che avrà una parte comune riguardante le semplificazioni fiscali, amministrative ed i meccanismi di governance, per evitare – ha concluso – concorrenzialità fra territori comuni, e che tenga conto che questi ultimi siano funzionalmente ed economicamente collegati ai porti da infrastrutture già esistenti”.

Il segretario generale dell'AdSp del Mar Adriatico centrale, Matteo Paroli, ha ribadito la necessità di semplificare, che vuol dire razionalizzare e ridurre i costi, ma anche semplificare l'acquisizione dei finanziamenti. “Il sistema normativo costruito negli anni non ha funzionato, la mole di attività burocratica che ingessa le attività lo testimonia chiaramente” ha precisato Paroli. “Vi sono grandi potenzialità che la semplificazione può portare, come dimostrano gli esempi virtuosi della Polonia e della Cina, dove un'intera città portuale come Shenzhen è nata proprio sulle Zes”.

Paroli ha sottolineato come “alla Zls manchi “solo” il riconoscimento del credito d'imposta fino poi a virare sulla propria realtà. “Caso interessante da gestire è quello di Ancona che può istituire sia Zes sia Zls. Ma in ogni caso – ha concluso il segretario generale – prima ancora che sostegni economici, occorrono supporti amministrativi per fare funzionare bene le cose”.

Dalla discussione, alla quale hanno partecipato diversi relatori, è emerso che le Zes, per la maggiore capacità di catalizzare investimenti diretti esteri grazie alla concessione di agevolazioni fiscali, finanziarie, amministrative ed infrastrutturali, si sono rivelate un efficace strumento di accelerazione economica, rispetto al modello classico di zona franca doganale, risultando più attraenti per la business community.

Sul progetto Civitavecchia sta già lavorando da tempo insieme ad Unindustria, proprio per cercare di concretizzare questa opportunità sul territorio, avendo già ricevuto la promessa di sostegno da parte della regione Lazio.

Messaggero Marittimo

Direttore generale per la vigilanza sulle AdSP in visita a Napoli

In Capitaneria ha assistito ad una presentazione incentrata sulle principali attività istituzionali svolte dalla Guardia Costiera

NAPOLI – Nella giornata di ieri, il personale della [Direzione Marittima della Campania](#) ha ricevuto la visita del dott. Mauro Coletta, Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, accompagnato da una delegazione di dirigenti composta dal dott. Domenico Impagliazzo, dott.ssa Emanuela Varone, dott.ssa Stefania Moltoni, dott.ssa Livia Contarini e dal dott. Eugenio Minici.

Dopo la firma del Libro d'onore e la consegna del crest, con il contrammiraglio Arturo Faraone, la delegazione Ministeriale ha assistito ad una presentazione incentrata sulle principali attività istituzionali svolte dalla Capitaneria di porto e sulle peculiarità della realtà partenopea.

Particolare attenzione è stata dedicata al servizio Gente di Mare con riferimento al comparto personale Marittimo, ed al Servizio Sicurezza della navigazione.

Al termine della visita il Direttore Generale, ha proposto l'apertura di un tavolo tecnico-operativo quale laboratorio di analisi delle connesse tematiche istituzionali aventi risvolti sull'intero territorio nazionale, in accordo con il Direttore Marittimo.

Sottoscritto ieri a Bari un importante ACCORDO di COOPERAZIONE CUL- TURALE e SCIENTIFICA tra L'Università degli Studi di Bari, The IN- TERNATIONAL PROPELLER CLUB Port of Brindisi, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

The International Propeller Club Port of Brindisi è un'associazione culturale che promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei e nell'ampio spettro della logistica; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime dei trasporti e della logistica.

Per suo statuto, The International Propeller Club Port of Brindisi promuove ed organizza incontri nazionali ed internazionali, sotto forma di seminari, giornate di studio, short master, summer School in sinergia con Professori Universitari e professionisti dei settori delle infrastrutture portuali, dei trasporti, dello shipping e della logistica; coordina e predispone le proprie attività con programmi di ricerca dell'Università e di altri Enti anche locali mediante apposite convenzioni, sempre con finalità di formazione per lo sviluppo dell'imprenditoria dello shipping e della intermodalità dei trasporti nell'Italia Meridionale, con particolare riferimento all'imprenditoria giovanile.

L'Università degli Studi di Bari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e The International Propeller Club Port of Brindisi si sono impegnate con la sottoscrizione dell'Accordo ad intensificare la compartecipazione nella realizzazione dell'obiettivo di sviluppo socio-culturale e formativo del territorio brindisino. In particolare, le Parti raccorderanno tra loro le scelte di tempi e modalità delle azioni culturali e formative da intraprendere in collaborazione e promuoveranno intese con altri attori pubblici e privati cointeressati, secondo un modello evoluto di promozione culturale e sociale. L'Università di Bari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e The International Propeller Club Port of Brindisi comparteciperanno all'attivazione di percorsi formativi nei settori rispondenti alle vocazioni e peculiarità associative e di corsi di aggiornamento; alla programmazione di seminari e/o master brevi, summer School o corsi dedicati all'economia marittima, al processo dei trasporti marittimi, terrestri, aerei e alla logistica.

La collaborazione instaurata tra l'associazione The International Propeller Club Port of Brindisi e l'Università di Bari e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale prevede::

-segue

- a) formulazione, organizzazione e realizzazione, da parte dell'Università, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, di programmi di studio e di ricerca, su materie attinenti l'economia del mare, economia dei trasporti e management, struttura e tecnica della nave e della navigazione, la nautica da diporto, il turismo nautico, il diritto della navigazione e le convenzioni IMO internazionali, pianificazione strategica urbana e portuale, contratti pubblici, appalti e concessioni di lavori servizi e forniture, ambiente e sviluppo sostenibile e green port, amministrazione del demanio marittimo, lingue straniere, di volta in volta individuate;
- b) scambio di dati, di informazioni, di servizi scientifici e culturali di reciproco interesse;
- c) altre forme di collaborazione in ragione delle esigenze avvertite e condivise come il presentare progetti congiunti per accedere a finanziamenti da parte di Enti pubblici e privati.

Le Parti costituiranno un Comitato che svolgerà le seguenti funzioni:

- a) elaborerà i piani di attuazione dell' accordo con i relativi piani finanziari;
- b) formulerà proposte su possibili nuove attività coinvolgendo eventualmente anche altri soggetti interessati, come il MIUR, il Comune, la provincia, la Regione ad esempio, puntando nel tempo a realizzare un corso di laurea in economia del Mare e della Logistica presso il Castello Alfonsino e/o presso il Collegio Navale.
- c) monitorerà lo svolgimento dei piani di attuazione e formulerà una relazione sui risultati della collaborazione che verrà trasmessa ai rispettivi competenti Organi .

La Convenzione avrà durata di tre anni e sarà rinnovata per uguali periodi di tempo.

Hanno sottoscritto la convenzione:

– Il Rettore Università degli Studi di Bari – Aldo Moro – Prof. Antonio Felice Uricchio

– Il Presidente Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Meridionale Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi

– Il Presidente The International Propeller Club Port of Brindisi – Ing. Donato Caiulo

Brindisi Report

Formazione e cooperazione: accordo fra Propeller club, UniBa e Authority

Sottoscritta un accordo di cooperazione culturale e scientifica al quale ha aderito anche l'Autorità di sistema portuale

Formazione e cooperazione: accordo fra Propeller club, UniBa e Authority

„BRINDISI - È stato sottoscritto ieri (9 luglio) a Bari un importante accordo di cooperazione culturale e scientifica tra L'Università degli Studi di Bari, The International propeller club Port of Brindisi, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

The International Propeller Club Port of Brindisi è un'associazione culturale che promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei e nell'ampio spettro della logistica; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime dei trasporti e della logistica.

Per suo statuto, The International Propeller Club Port of Brindisi promuove ed organizza incontri nazionali ed internazionali, sotto forma di seminari, giornate di studio, short master, summer School in sinergia con Professori Universitari e professionisti dei settori delle infrastrutture portuali, dei trasporti, dello shipping e della logistica; coordina e predispone le proprie attività con programmi di ricerca dell'Università e di altri Enti anche locali mediante apposite convenzioni, sempre con finalità di formazione per lo sviluppo dell'imprenditoria dello shipping e della intermodalità dei trasporti nell'Italia Meridionale, con particolare riferimento all'imprenditoria giovanile.

L'Università degli Studi di Bari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e The International Propeller Club Port of Brindisi si sono impegnate con la sottoscrizione dell'accordo ad intensificare la compartecipazione nella realizzazione dell'obiettivo di sviluppo socio-culturale e formativo del territorio brindisino.

In particolare, le Parti raccorderanno tra loro le scelte di tempi e modalità delle azioni culturali e formative da intraprendere in collaborazione e promuoveranno intese con altri attori pubblici e privati cointeressati, secondo un modello evoluto di promozione culturale e sociale. L'Università di Bari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e The International Propeller Club Port of Brindisi comparteciperanno all'attivazione di percorsi formativi nei settori rispondenti alle vocazioni e peculiarità associative e di corsi di aggiornamento; alla programmazione di seminari e/o master brevi, summer School o corsi dedicati all'economia marittima, al processo dei trasporti marittimi, terrestri, aerei e alla logistica.

I dettagli dell'accordo

La collaborazione instaurata tra l'associazione The International Propeller Club Port of Brindisi e l'Università di Bari e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale prevede: formulazione, organizzazione e realizzazione, da parte dell'Università, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, di programmi di studio e di ricerca, su materie attinenti l'economia del mare, economia dei trasporti e management, struttura e tecnica della nave e della navigazione, la nautica da diporto, il turismo nautico, il diritto della navigazione e le convenzioni Imo internazionali, pianificazione strategica urbana e portuale, contratti pubblici, appalti e concessioni di lavori servizi e forniture, ambiente e sviluppo sostenibile e green port, amministrazione del demanio marittimo, lingue straniere, di volta in volta individuate; scambio di dati, di informazioni, di servizi scientifici e culturali di reciproco interesse; altre forme di collaborazione in ragione delle esigenze avvertite e condivise come il presentare progetti congiunti per accedere a finanziamenti da parte di Enti pubblici e privati.

-segue

Le funzioni

Le Parti costituiranno un Comitato che svolgerà le seguenti funzioni: elaborerà i piani di attuazione dell' accordo con i relativi piani finanziari; formulerà proposte su possibili nuove attività coinvolgendo eventualmente anche altri soggetti interessati, come il Miur, il Comune, la provincia, la Regione ad esempio, puntando nel tempo a realizzare un corso di laurea in economia del Mare e della Logistica presso il Castello Alfonsino e/o presso il Collegio Navale; monitorerà lo svolgimento dei piani di attuazione e formulerà una relazione sui risultati della collaborazione che verrà trasmessa ai rispettivi competenti Organi .

La Convenzione avrà durata di tre anni e sarà rinnovata per uguali periodi di tempo. Hanno sottoscritto la convenzione: il Rettore Università degli Studi di Bari - Aldo Moro - Prof. Antonio Felice Uricchio; Il Presidente Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Meridionale Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi; Il Presidente The International Propeller Club Port of Brindisi – Ing. Donato Caiulo

“

Bologna-Brindisi: in treno dall'Interporto al porto. Sottoscritto l'accordo

L'intesa fra Interporto Bologna Spa e l'Autorità di sistema dell'Adriatico Meridionale è stata sottoscritta stamani

BIRNDISI - Questa mattina, nella sede di Bari dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, il presidente Ugo Patroni Griffi e il direttore di Interporto Bologna s.p.a., Sergio Crespi, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione volto a sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il Porto di Brindisi.

Il documento prevede lo sviluppo e la promozione dell'attuale treno di trasporto combinato non accompagnato, sulla tratta Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio, estendendolo a Brindisi Porto, (sulle due direttrici nord-sud e sud-nord); nuovi partenariati nazionali e internazionali; sostegno e condivisione di conoscenze logistiche, basate sull'adozione di modelli di business e di processo innovativi; sviluppo di altri servizi ferroviari; studio di una gamma di facilities da offrire ai fornitori di logistica e ai produttori ricadenti nel bacino di utenza.

“Il comparto logistico-ferroviario, purtroppo lontano da standard e traffici di altri paesi europei, ha bisogno di maggiore disponibilità dei servizi di terminalizzazione sul territorio, commenta il presidente Patroni Griffi. Il rilancio del settore dipende anche da questo. E' importante recuperare e sviluppare la modalità di trasporto a traffico tradizionale (a carro completo interno e internazionale), ormai quasi scomparsa. Attraverso l'accordo miriamo a mettere a sistema il consolidato know-how dell'Interporto Bologna e la rete ferroviaria già esistente, sfruttando, anche, il nuovo raccordo realizzato a Brindisi che porta i binari direttamente allo sporgente di Costa Morena est, con l'obiettivo di imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia- mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggellerà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali.”

“Gli interporti devono guardare con maggiore attenzione al trasporto ferroviario e alla integrazione con le altre modalità di connessione, solo in questo modo sarà possibile realizzare un cluster completo di servizi fondamentali per la logistica del nostro Paese, commenta il direttore Crespi. E' sempre più urgente promuovere un sistema di trasporto merci più sostenibile e intelligente, strettamente collegato ai porti, utilizzando la modalità del trasporto combinato non accompagnato.”

L'accordo ha la durata di un anno e promuoverà una serie di opportunità commerciali, a vantaggio dell'intera area geografica di cui l'Autorità di Sistema Portuale è competente.

Accordo tra AdSP MAM e Interporto Bologna s.pa.

Sottoscritto un Accordo di collaborazione tra AdSP MAM e Interporto Bologna s.pa. Obiettivo, sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il porto di Brindisi.

Questa mattina, nella sede di Bari dell'AdSP MAM, il presidente Ugo Patroni Griffi e il direttore di Interporto Bologna s.p.a., Sergio Crespi, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione volto a sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il Porto di Brindisi.

Il documento prevede lo sviluppo e la promozione dell'attuale treno di trasporto combinato non accompagnato, sulla tratta Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio, estendendolo a Brindisi Porto, (sulle due direttrici nord-sud e sud-nord); nuovi partenariati nazionali e internazionali; sostegno e condivisione di conoscenze logistiche, basate sull'adozione di modelli di business e di processo innovativi; sviluppo di altri servizi ferroviari; studio di una gamma di facilities da offrire ai fornitori di logistica e ai produttori ricadenti nel bacino di utenza.

“Il comparto logistico-ferroviario, purtroppo lontano da standard e traffici di altri paesi europei, ha bisogno di maggiore disponibilità dei servizi di terminalizzazione sul territorio, commenta il presidente Patroni Griffi. Il rilancio del settore dipende anche da questo. E' importante recuperare e sviluppare la modalità di trasporto a traffico tradizionale (a carro completo interno e internazionale), ormai quasi scomparsa. Attraverso l'accordo miriamo a mettere a sistema il consolidato know-how dell'Interporto Bologna e la rete ferroviaria già esistente, sfruttando, anche, il nuovo raccordo realizzato a Brindisi che porta i binari direttamente allo sporgente di Costa Morena est, con l'obiettivo di imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia-mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggerirà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali.”

-segue

“Gli interporti devono guardare con maggiore attenzione al trasporto ferroviario e alla integrazione con le altre modalità di connessione, solo in questo modo sarà possibile realizzare un cluster completo di servizi fondamentali per la logistica del nostro Paese, commenta il direttore Crespi. E’ sempre più urgente promuovere un sistema di trasporto merci più sostenibile e intelligente, strettamente collegato ai porti, utilizzando la modalità del trasporto combinato non accompagnato.”

L’accordo ha la durata di un anno e promuoverà una serie di opportunità commerciali, a vantaggio dell’intera area geografica di cui l’Autorità di Sistema Portuale è competente.

BARI E BRINDISI GUARDANO ALLA FERROVIA, SIGLATO ACCORDO CON BOLOGNA INTERPORTO

Bari e Brindisi guardano alla ferrovia, siglato accordo con Bologna Interporto

BARI - Sottoscritto stamani a Bari, nella sede dell'Authority, l'accordo di collaborazione per lo sviluppo della relazione ferroviaria **Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto**, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il Porto di Brindisi. L'intesa prevede 1 anno di durata ed è volto a promuovere le opportunità commerciali, a vantaggio l'area geografica interessata. Firmatari del documento il **presidentedell'Autorità di sistema del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi** e il **direttore di Interporto Bologna s.p.a., Sergio Crespi**.

L'accordo persegue l'obiettivo di sviluppare e promuovere il **servizio ferroviario combinato non accompagnato, sulla tratta Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio, estendendolo a Brindisi Porto**, (sulle due direttrici nord-sud e sud-nord); nuovi partenariati nazionali e internazionali; sostegno e condivisione di conoscenze logistiche, basate sull'adozione di modelli di business e di processo innovativi; sviluppo di altri servizi ferroviari; studio di una gamma di facilities da offrire ai fornitori di logistica e ai produttori ricadenti nel bacino di utenza. *"Il comparto logistico-ferroviario, purtroppo lontano da standard e traffici di altri paesi europei, ha bisogno di maggiore disponibilità dei servizi di terminalizzazione sul territorio" - ha sottolineato Patroni Griffi. "Il rilancio del settore dipende anche da questo. E' importante recuperare e sviluppare la modalità di trasporto a traffico tradizionale (a carro completo interno e internazionale), ormai quasi scomparsa. Attraverso l'accordo miriamo a mettere a sistema il consolidato know-how dell'Interporto Bologna e la rete ferroviaria già esistente, sfruttando, anche, il nuovo raccordo realizzato a Brindisi che porta i binari direttamente allo sporgente di Costa Morena est, con l'obiettivo di imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferroviario. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggerirà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali."*

-segue

"Gli interporti devono guardare con maggiore attenzione al trasporto ferroviario e alla integrazione con le altre modalità di connessione, solo in questo modo sarà possibile realizzare un cluster completo di servizi fondamentali per la logistica del nostro Paese"- è stato il commento di Crespi. "E' sempre più urgente promuovere un sistema di trasporto merci più sostenibile e intelligente, strettamente collegato ai porti, utilizzando la modalità del trasporto combinato non accompagnato."

Sottoscritto un accordo di collaborazione tra AdSP MAM e Interporto Bologna s.pa.

(FERPRESS) – Bari, 10 LUG – Questa mattina, nella sede di Bari dell'AdSP MAM, il presidente Ugo Patroni Griffi e il direttore di Interporto Bologna s.p.a., Sergio Crespi, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione volto a sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il Porto di Brindisi.

"Gli interporti devono guardare con maggiore attenzione al trasporto ferroviario e alla integrazione con le altre modalità di connessione, solo in questo modo sarà possibile realizzare un cluster completo di servizi fondamentali per la logistica del nostro Paese, commenta il direttore Crespi. E' sempre più urgente promuovere un sistema di trasporto merci più sostenibile e intelligente, strettamente collegato ai porti, utilizzando la modalità del trasporto combinato non accompagnato."

L'accordo ha la durata di un anno e promuoverà una serie di opportunità commerciali, a vantaggio dell'intera area geografica di cui l'Autorità di Sistema Portuale è competente.

L'intesa fra l'Interporto emiliano e l'Autorità di sistema è stata sottoscritta per favorire il trasporto delle merci

In treno fino al porto Accordo raggiunto con la Bologna spa

Il contratto avrà durata un anno e mira a decongestionare il traffico su gomma

L'investimento

Grande occasione



● L'investimento attivato, ieri, con la firma di un Accordo di collaborazione tra AdSP MAM e Interporto Bologna spa avrà come obiettivo quello di sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto - Bari Scalo Ferruccio - Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria già esistente presso quest'ultimo.

di Carmen VESCO

Detto fatto: il programma di contenimento delle spese, nato con l'applicazione della riforma dei porti per una gestione più oculata delle risorse, continua a dare i suoi frutti. In crescita gli investimenti nella promozione delle 5 aree portuali dell'AdSP Mam, nel perfezionamento della formazione del personale, delle infrastrutture e nella tecnologia per implementare i traffici commerciali e turistici, e garantire migliori e più accoglienti servizi, nonché attirare l'attenzione di imprenditori pronti a puntare su Brindisi. Ultimo, ma solo in ordine cronologico, l'investimento attivato, ieri, con la firma di un Accordo di collaborazione tra AdSP Mam e Interporto Bologna spa che avrà come obiettivo quello di sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto - Bari Scalo Ferruccio -

Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria già esistente presso quest'ultimo. «Il comparto logistico-ferroviario, purtroppo lontano da standard e traffici di altri paesi europei, ha bisogno di maggiore disponibilità dei servizi di terminalizzazione sul territorio» ha commentato il presidente Patroni Griffi che, ieri, ha sottoscritto l'accordo con il direttore di Interporto Bologna spa, Sergio Crespi. Con questo progetto si tornerà a usufruire della rete ferroviaria già esistente e si metterà in moto il nuovo raccordo realizzato a Brindisi che porta i binari direttamente allo sporgente di Costa Morena est.

«Questo imprimerà un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia-mare, che comporterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggerirà il ruolo di hub geografica-

mente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali» ha commentato il presidente Patroni Griffi.

E in cantiere ci sono altri investimenti sul versante turistico, oltre a quelli già avviati come il servizio di Info point inaugurato con l'avvio della

stagione crocieristica e previsto 36 mila euro. «Sugli Info Point abbiamo fatto un forte investimento che servirà anche ad altri turisti, un servizio di qualità imprescindibile per il turismo nei porti di Bari e Brindisi. Continuiamo a lavorare sull'implementazione degli ausili alla viabilità che ga-

ranticano di incanalare il traffico veicolare su percorsi specifici che non intralcino il traffico cittadino evitando ingorghi e rallentamenti; e sulla cartellonistica» ha aggiunto Patroni Griffi. In generale si investe sia sul circuito doganale che sulla manutenzione delle infrastrutture portuali e di accoglienza: banchine, bitte e tensostrutture per la sosta dei turisti in estate.

Per il futuro sono 4 milioni di euro che possono essere utilizzati sui 5 porti di sistema.

Ma restando nel presente si possono prevenire numericamente gli approdi crocieristici che saranno in totale per i porti dell'Autorità di sistema 300 la stagione 2018. Mentre per la Grecia il Gruppo Grimaldi da inizio stagione ha sviluppato ulteriormente il traffico passeggeri tra Brindisi e la Grecia, con i rinnovati collegamenti Brindisi-Igoumenitsa-Patraso con frequenza plurigiornaliera, e inserendo la novità di Corfù con frequenza settimanale dal 1 giugno e quadsessettimanale (dal giovedì alla domenica) nei mesi di luglio, agosto e primi di settembre. Capacità di carichi 1.000 passeggeri e 450/460 auto a traghetto.

TRASPORTI

Grimaldi, più collegamenti fino a settembre



La Grimaldi

● Attesi altri 24 approdi crocieristici fino al 19 novembre 2018. Per la stagione estiva il Gruppo Grimaldi ha potenziato i collegamenti passeggeri da Brindisi per la Grecia, con i rinnovate tratte (nuovi traghetti) per Igoumenitsa e Patraso con frequenza plurigiornaliera, e inserito la novità di Corfù con frequenza settimanale dal 1 giugno e quadsessettimanale (dal giovedì alla domenica) nei mesi di luglio, agosto e primi di settembre. Capacità di carichi 1.000 passeggeri e 450/460 auto a traghetto.

Bologna, interporto: siglato un accordo di collaborazione con l'Autorità portuale del Mare Adriatico

Oggi è stato sottoscritto un **accordo** di collaborazione tra **l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale** e **l'Interporto di Bologna** con l'obiettivo di sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il porto di Brindisi.

Lo hanno siglato questa mattina, nella sede di **Bari dell'AdSP MAM**, il presidente **Ugo Patroni Griffi** e il direttore di **Interporto Bologna s.p.a.**, **Sergio Crespi**.

“Il comparto logistico-ferroviario, purtroppo lontano da standard e traffici di altri paesi europei, ha bisogno di maggiore disponibilità dei servizi di terminalizzazione sul territorio, commenta il **presidente Patroni Griffi**. Il rilancio del settore dipende anche da questo. E' importante recuperare e sviluppare la modalità di trasporto a traffico tradizionale (a carro completo interno e internazionale), ormai quasi scomparsa. Attraverso l'accordo miriamo a mettere a sistema il consolidato know-how dell'Interporto Bologna e la rete ferroviaria già esistente, sfruttando, anche, il nuovo raccordo realizzato a **Brindisi** che porta i binari direttamente allo sporgente di *Costa Morena est*, con l'obiettivo di imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia- mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggerirà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali.”

“Gli interporti devono guardare con maggiore attenzione al trasporto ferroviario e alla integrazione con le altre modalità di connessione, solo in questo modo sarà possibile realizzare un cluster completo di servizi fondamentali per la logistica del nostro Paese, commenta il **direttore Crespi**. Vi è sempre più l'urgenza di promuovere un sistema di trasporto merci più sostenibile e intelligente, strettamente collegato ai porti, utilizzando la modalità del trasporto combinato non accompagnato.”

L'accordo ha la durata di un anno e promuoverà una serie di opportunità commerciali, a vantaggio dell'intera area geografica di cui l'Autorità di Sistema Portuale è competente.

Accordo per treno intermodale tra Bologna e Brindisi

Il 10 luglio 2018 l'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Meridionale ha firmato un accordo con l'Interporto di Bologna per attivare un trasporto combinato non accompagnato tra il capoluogo emiliano e i porti di Bari e Brindisi.

L'accordo firmato oggi tra Interporto e Autorità Portuale ha lo scopo di **sviluppare i traffici intermodali lungo la linea adriatica**, usando gli scali dello stesso interporto, quello Ferruccio di Bari e quello del porto di Brindisi. L'intesa riguarda il trasporto combinato non accompagnato su questa direttrice, ma anche attivare insieme collaborazioni internazionali, condividere le competenze logistiche, sviluppare altri collegamenti ferroviari e studiare servizi per fornitori di logistica e produttivi. L'accordo durerà un anno.

"Attraverso questo accordo miriamo a mettere a sistema il consolidato know-how dell'Interporto Bologna e la rete ferroviaria già esistente, sfruttando, anche, il **nuovo raccordo realizzato a Brindisi** che porta i binari direttamente allo sporgente di Costa Morena est, con l'obiettivo di imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia- mare", spiega il presidente dell'ASP Mare Adriatico Meridionale, Patroni Griffi. "Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggellerà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali."

Ferrovie, accordo tra il porto di Bari e l'interporto di Bologna

Bari - Lo scopo è sviluppare il collegamento tra Bologna, Bari Scalo Ferruccio e il porto di Brindisi.

Bari - Questa mattina, nella sede di Bari dell'AdSP Mam, il presidente Ugo Patroni Griffi e il direttore di Interporto Bologna s.p.a., Sergio Crespi, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione volto a sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto - Bari Scalo Ferruccio - Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il Porto di Brindisi.

Il documento prevede lo sviluppo e la promozione dell'attuale treno di trasporto combinato non accompagnato, sulla tratta Bologna Interporto - Bari Scalo Ferruccio, estendendolo a Brindisi Porto, (sulle due direttrici nord-sud e sud-nord); nuovi partenariati nazionali e internazionali; sostegno e condivisione di conoscenze logistiche, basate sull'adozione di modelli di business e di processo innovativi; sviluppo di altri servizi ferroviari; studio di una gamma di facilities da offrire ai fornitori di logistica e ai produttori ricadenti nel bacino di utenza.

Sottoscritto un accordo di collaborazione tra AdSP MAM e Interporto Bologna s.pa.

(FERPRESS) – Bari, 10 LUG – Questa mattina, nella sede di Bari dell'AdSP MAM, il presidente Ugo Patroni Griffi e il direttore di Interporto Bologna s.p.a., Sergio Crespi, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione volto a sviluppare la relazione ferroviaria Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio – Brindisi Porto, utilizzando l'infrastruttura ferroviaria esistente presso il Porto di Brindisi.

Il documento prevede lo sviluppo e la promozione dell'attuale treno di trasporto combinato non accompagnato, sulla tratta Bologna Interporto – Bari Scalo Ferruccio, estendendolo a Brindisi Porto, (sulle due direttrici nord-sud e sud-nord); nuovi partenariati nazionali e internazionali; sostegno e condivisione di conoscenze logistiche, basate sull'adozione di modelli di business e di processo innovativi; sviluppo di altri servizi ferroviari; studio di una gamma di facilities da offrire ai fornitori di logistica e ai produttori ricadenti nel bacino di utenza.

“Il comparto logistico-ferroviario, purtroppo lontano da standard e traffici di altri paesi europei, ha bisogno di maggiore disponibilità dei servizi di terminalizzazione sul territorio, commenta il presidente Patroni Griffi. Il rilancio del settore dipende anche da questo. E' importante recuperare e sviluppare la modalità di trasporto a traffico tradizionale (a carro completo interno e internazionale), ormai quasi scomparsa. Attraverso l'accordo miriamo a mettere a sistema il consolidato know-how dell'Interporto Bologna e la rete ferroviaria già esistente, sfruttando, anche, il nuovo raccordo realizzato a Brindisi che porta i binari direttamente allo sporgente di Costa Morena est, con l'obiettivo di imprimere un'accelerata allo sviluppo del traffico intermodale ferrovia- mare. Ciò porterà collegamenti più rapidi, decongestionando le strade italiane dal traffico su gomma e suggellerà il ruolo di hub geograficamente strategici dei porti di Bari e di Brindisi, nei collegamenti nazionali e internazionali.”

“Gli interporti devono guardare con maggiore attenzione al trasporto ferroviario e alla integrazione con le altre modalità di connessione, solo in questo modo sarà possibile realizzare un cluster completo di servizi fondamentali per la logistica del nostro Paese, commenta il direttore Crespi. E' sempre più urgente promuovere un sistema di trasporto merci più sostenibile e intelligente, strettamente collegato ai porti, utilizzando la modalità del trasporto combinato non accompagnato.”

L'accordo ha la durata di un anno e promuoverà una serie di opportunità commerciali, a vantaggio dell'intera area geografica di cui l'Autorità di Sistema Portuale è competente.

TRASPORTI. L'incontro al salone Chinnici del Comune. Cgil, Cisl e Uil hanno sollecitato maggiori investimenti per le infrastrutture per lo sviluppo delle Zone speciali

Porto di Augusta, i sindacati: serve il collegamento ferroviario

OOO «È evidente che le Zes possono costituire un'importante occasione di sviluppo economico e di attrazione di investimenti. La sfida più importante per la Sicilia diviene oggi quella di tentare il superamento delle lungaggini burocratiche e politiche al fine di lavorare in un'ottica di sviluppo le cui ricadute non saranno solo di carattere economico, ma anche sociale». È quanto hanno sottolineato, ieri mattina, i sindacati di Cgil, Cisl e Uil promotori del convegno su «Inter modalità delle infrastrutture e dei trasporti essenziali per lo sviluppo delle Zes», che si è tenuto nel salone «Rocco Chinnici» del Comune alla presenza di Natale Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil e dei segretari regionali e provinciali di Uil Trasporti, della Fit-Cisl e della Filt Cgil. «Abbiamo il dovere di continuare a rivendicare con forza una politica di investimenti per il rilancio del Mezzogiorno che prevede il collegamento ferroviario con il porto di Augusta, affinché si rafforzi la competitività del porto, e l'interconnessione fra le navi e i treni. Nel versante Sud orientale è importante riqualificare lo scalo merci Pantanelli». Assente l'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone, Massimo Scatà, funzionario dell'Autorità di sistema portuale

della Sicilia orientale ha detto che «l'opportunità che la Zes principalmente deve offrire è quella della semplificazione amministrativa. Il 12 luglio c'è la prima riunione del tavolo centrale a livello nazionale», mentre l'assessore comunale al Bilancio, Giuseppe Canto ha affermato che l'amministrazione «è molto favorevole che si creino agevolazioni fiscali. Però ritengo che sia fondamentale avere rispetto per l'ambiente e per lo sviluppo sostenibile». Marina Noè, presidente di As porto Augusta ha sottolineato che «bisogna passare dalle parole ai fatti».

Crediamo sia giunto anche per noi il tempo di ricevere le necessarie risposte, siamo consapevoli che - ha aggiunto - con le Zes ci giochiamo una grande opportunità di successo, ma solo se riusciremo a focalizzare i reali problemi degli investitori». Domenico Tringali, vice presidente di Confindustria Siracusa e presidente della Sezione Economia del mare - trasporti e logistica ha sottolineato che «è necessario pensare strategicamente in termini di "sistemi portuali" e poi di aree di sistemi logistici dove

-segue

porti, interporti e terminal intermodali ferroviari interconnessi alla rete Ten -T vengano supportati da infrastrutture immateriali». Davide Fazio, presidente di Unionports maritime cluster, ha ricordato che «siamo vent' anni indietro come infrastrutture e burocrazia e i porti oggi si dovrebbero integrare». Al convegno è intervenuto anche Gianpaolo Miceli, vice presidente della Cna Siracusa.

La Sicilia

Augusta. La Zona economica speciale attorno all' area portuale rappresenta una grande opportunità I sindacati: «Serve un sistema integrato da cui può passare la ripresa»

«Ok la Zes, ma da sola non basta»

Augusta. L' istituzione della Zes (Zona economica speciale) attorno all' area portuale rappresenta una grande opportunità di sviluppo per la Sicilia orientale, ma va accompagnata dalla dotazione infrastrutturale, da cui non si può prescindere per creare le condizioni di rilancio dell' occupazione e dell' economia. E' quanto è stato evidenziato ieri nel corso del convegno dal tema "Intermodalità delle infrastrutture e dei trasporti essenziali per lo sviluppo delle "Zes" che ha avuto luogo nel salone "Rocco Chinnici" del Municipio. Incontro presieduto da Agostino Filanga, segretario generale Uil Trasporti Sicilia, introdotto da Paolo Sanzaro, segretario generale della Cisl Ust Ragusa -Siracusa e che ha visto relazionare Vera Uccello, segretario generale della Filt Cisl Siracusa la quale ha evidenziato, tra l' altro, che, l' istituzione delle Zes nel mondo ha consentito di raggiungere grandi risultati. In Italia e ancor di più in Sicilia c' è, però, ancora molto da fare, «ma una direzione va presa- dichiara la sindacalista - e questo convegno vuole sottolineare e chiedere a gran voce l' istituzione delle zone economiche speciali, che sarebbero il volano di tutta l' economia dell' isola e darebbero ripresa alle attività produttive e allo sviluppo economico». Sono intervenuti inoltre il vice presidente di Confindustria Domenico Tringali, Massimo Scatà in rappresentanza del presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, Andrea Annunziata, assente perché impegnato a Roma a una riunione sulla portualità, l' assessore comunale al Bilancio Giuseppe Canto in rappresentanza del sindaco Di Pietro, Davide Fazio, presidente Unionports Maritime Cluster, Gianpaolo Miceli, vice presidente della Cna Siracusa, Roberto Alosi, segretario generale della Cgil Siracusa. Assente l' assessore regionale Infrastrutture e Trasporti Marco Falcone, la cui presenza figurava nel programma dei lavori. Il presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè ha focalizzato l' attenzione sul problema relativo alla carenza di personale in uffici portuali, come quello della polizia di frontiera, fondamentali per la piena operatività del porto. Ufficio che, pertanto, rimane chiuso nel pomeriggio arrecando disagi alle attività delle navi. «Ci faremo parte attiva- dice Marina Noè - per fare da interlocutori tra i vari soggetti organizzatori del convegno e le associazioni di categoria di armatori e auto-trasportatori per coinvolgerli in un processo di sinergia utile al futuro della portualità siciliana». I lavori sono stati conclusi da Natale Colombo, segretario nazionale della Filt -Cisl secondo il quale è

-segue

necessario mettere in piedi un **sistema** infrastrutturale che è un valore aggiunto per la movimentazione delle merci. «Le Zes - ha detto il sindacalista -rappresentano una grande opportunità che va colta creando un **sistema** integrato da cui può passare la ripresa del territorio. Va realizzata una mobilità a rete di **sistema** un corpo unico composto da Zes e infrastrutture». Agnese Siliato.

Augusta| Convegno sull' importanza delle Zes che passa dal completamento infrastrutturale

Attualità 0 "Intermodalità delle infrastrutture e dei trasporti essenziali per lo sviluppo delle "Zes" è il tema del convegno che si è svolto stamattina nel salone "Rocco Chinnici" del Municipio. Incontro presieduto da Agostino Filanga, segretario generale Uil Trasporti Sicilia, introdotto da Paolo Sanzaro, segretario generale della Cisl Ust Ragusa -Siracusa. Una lunga e dettagliata relazione a cura di Vera Uccello, segretario generale della Filt Cisl Siracusa, ha aperto i lavori. Tra gli interventi programmati quelli di Domenico Tringali, vice presidente Confindustria, di Massimo Scatà in rappresentanza del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, **Andrea Annunziata**, assente perché impegnato a Roma a una riunione sulla **portualità**, dell' assessore comunale al Bilancio, Giuseppe Canto in rappresentanza del sindaco, Cettina Di Pietro, Davide Fazio, presidente Unionports **Maritime** Cluster, Gianpaolo Miceli, vice presidente della Cna Siracusa, Roberto Alosi, segretario generale della Cgil Siracusa. Assente l' assessore regionale Infrastrutture e Trasporti **Marco Falcone**, la cui presenza era in programma. E' tra, gli altri intervenuta **Marina Noè**, presidente di Assoporto Augusta sottolineando la carenza di personale in uffici strategici per la piena funzionalità del porto che, pertanto, rimangono chiusi nel pomeriggio arrecando gravi disagi agli operatori del settore, nonché all' attività dello scalo. "Un convegno che arriva in un momento di estrema delicatezza per lo sviluppo del porto di Augusta che deve recuperare i ritardi del passato - commenta **Marina Noè**- perché appare chiaro che nel porto non sono stati avviati importanti lavori sulle infrastrutture, sembrano carenti anche le manutenzioni ordinarie, basta vedere le attuali condizioni di piazzali e banchine. Oggi a questo convegno ci sarebbe sembrato opportuna la presenza anche di armatori e auto trasportatori. Ci faremo parte attiva - conclude il presidente di Assoporto- di fare da interlocutori tra i vari soggetti organizzatori del convegno e le associazioni di categoria di armatori e auto-trasportatori per coinvolgerli in un processo di sinergia utile al futuro della **portualità** siciliana". E' stata evidenziata la necessità di dotare il porto di infrastrutture e di potenziare con la dotazione di nuovo personale uffici il cui servizio è necessario per gli operatori del settore **portuale**. I lavori sono stati conclusi da Natale Colombo, segretario nazionale della Filt -Cisl secondo il quale è necessario mettere in piedi un **sistema** infrastrutturale che è un valore aggiunto per la movimentazione delle merci. "Le Zes - ha detto il sindacalista rappresentano una grande opportunità che va colta

-segue

creando un **sistema** integrato da cui può passare la ripresa del territorio. Va realizzata una mobilità a rete di **sistema**, un corpo unico composto da Zes e infrastrutture". Visualizzazioni: 1.

Augusta| Tra Augusta isola e la borgata potrebbe nascere un terzo ponte di collegamento

Augusta| Tra Augusta isola e la borgata potrebbe nascere un terzo ponte di collegamento Attualità 0 Per consentire lo svolgimento delle opere di manutenzione del ponte Rivellino e del viadotto Federico II di Svevia, entrambi uniche vie di collegamento tra l' isola e la borgata e quindi le sole vie di fuga, potrebbe essere realizzato un terzo ponte di collegamento tra Augusta Isola e la terraferma. Lo fa sapere il sindaco Cettina Di Pietro nella sua pagina Facebook comunicando l' avvenuta stipula di un protocollo d' intesa tra Il Comune, il Genio civile di Siracusa, il Comando **marittimo Sicilia**, il Genio militare per la **Marina**, l' **Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale**, la Soprintendenza ai Beni culturali di Siracusa, la Capitaneria di Porto di Augusta. Protocollo che condurrà, nell' arco previsto di tre mesi, a uno studio di fattibilità per la realizzazione di un nuovo collegamento tra la zona Darsena e la zona del Campo Palma. Il sindaco ricorda che nei scorsi mesi, a seguito delle verifiche statiche effettuate sul viadotto Federico II e sul ponte Rivellino, l' amministrazione ha richiesto la convocazione di un tavolo tecnico in sede di a Prefettura e che la stipula del protocollo è arrivata dopo diversi incontri. "Oltre a pensare alla realizzazione di un nuovo ponte - spiega Cettina Di Pietro - parallelamente, abbiamo valutato, l' esecuzione di interventi sulle vie di collegamento esistenti. In particolare, allo scopo di effettuare la manutenzione di piloni e giunti sul viadotto, stiamo elaborando con il Genio civile un progetto esecutivo da portare a finanziamento, mentre sul Rivellino si ipotizza un ritorno ad un utilizzo esclusivamente pedonale, fermi restando gli interventi da eseguirsi". I rilievi, commissionati dal Comune nel 2015 ed eseguiti dal Genio civile nel 2016, relativi allo stato dei due ponti esistenti dicono che le carenze visibili nelle parti esterne del viadotto Federico II di Svevia e del ponte Rivellino, non sono tali da comprometterne la stabilità strutturale e, quindi, la sicurezza dei cittadini che quotidianamente vi transitano. E' questo l' esito di indagini che si sono concluse già da tempo e che hanno divulgato, la scorsa primavera, il sindaco, Cettina Di Pietro e l' assessore ai Lavori pubblici, Roberta Suppo nel periodo in cui si è svolto l' incontro in Prefettura. Oggetto dell' incontro sono stati, appunto, il viadotto Federico II di Svevia e il ponte Rivellino, le due vie di collegamento tra Augusta Isola e la terraferma. Alla riunione hanno partecipato allora l' amministrazione comunale, rappresentanti dell' ufficio del Genio civile, del Dipartimento della Protezione civile, della Soprintendenza ai Beni culturali e Ambientali di

-segue

Siracusa, dell' **Autorità** portuale e della **Marina** militare di Augusta. L' incontro è stato richiesto dal Comune alla luce dei risultati delle indagini e dei rilievi effettuati dal Genio civile, per comprendere lo stato di sicurezza delle opere. Indagini che dicono che non vi è alcun problema strutturale e che quindi non è a rischio la staticità dei ponti. L' incontro è stato chiesto allora anche per valutare ipotesi su soluzioni congiunte che possano garantire adeguati collegamenti tra la zona storica di Augusta e la terraferma, nel rispetto degli standard di sicurezza tipici di una città a elevato rischio sismico e industriale. Per il ponte Federico II il Genio civile ha dichiarato, di avere avviato già un progetto preliminare che prevede 2 distinti interventi: uno sui piloni e l' altro sull' impalcato per il quale sono necessarie anche delle verifiche sismiche. Per il ponte Rivellino, l' amministrazione, date le condizioni in cui versa l' attuale struttura e un' analisi costi-benefici, condivide con il Genio civile e la Soprintendenza, le ipotesi volte al recupero della struttura storica ed evidenzia, inoltre, la necessità di individuare una soluzione che assicuri adeguati collegamenti anche durante i lavori per il recupero. In seguito all' incontro il gruppo di lavoro si è riunito più volte e oggi l' amministrazione comunale informa la cittadinanza sulle decisioni che sono scaturite dagli incontri. Visualizzazioni: 3.

L' indispensabile collegamento tra il porto mamertino e Giammoro

Rilancio dell' area Asi: il piano dell' Authority

Milazzo Riflettori accesi da parte dell' Authority portuale su una strada sollecitata da anni dai sindaci della Valle del Mela e di Milazzo e ritenuta fondamentale se si vuole nei fatti rilanciare l' area Asi. Si tratta della viabilità di collegamento tra il porto di Milazzo le aree industriali di Pace e S. Filippo del Mela. Per loro quella strada rappresenta l' ultima occasione di rilancio della zona Asi, da tempo in forte crisi con alcune industrie in ginocchio e molte altre che hanno chiuso i battenti.

Considerazioni che hanno portato due anni fa l' Authority portuale a prevedere un intervento strutturale nel Piano triennale delle opere pubbliche, denominato "Comune di Pace del Mela-Lavori adeguamento della viabilità di accesso esistente al pontile Asi" per un importo previsto di euro 1 milione 500mila euro. Oggi che sono partiti i lavori del pontile, occorre concentrarsi pure su quest' opera. Serve una concertazione per tale ipotesi di nuova viabilità, venuta fuori nell' ambito dell' attività di programmazione e pianificazione prevista dal Prg portuale.

La strada, infatti, sebbene non compresa entro i confini demaniali di competenza dell' Authority portuale, può rivestire interesse in quanto opera di collegamento a servizio del porto.

Riprendere l' accordo che fu oggetto di un protocollo d' intesa che i sindaci hanno firmato con l' Authority portuale permetterebbe di definire le strategie e poter finalmente immaginare lo spostamento del traffico commerciale da Milazzo a Giammoro.(r.m.)

Usa verso nuovo record importazioni

L'effetto dei dazi sui prodotti cinesi si farà sentire più avanti

WASHINGTON – Spinte dall'aumento della domanda dei consumatori e delle vendite al dettaglio, questo mese le importazioni di merci containerizzate attraverso i principali porti degli Stati Uniti, dovrebbero registrare un nuovo record non ostante l'entrata in vigore dei dazi sui prodotti cinesi. Questa in estrema sintesi la conclusione del rapporto mensile Global Port Tracker pubblicato dalla National Retail Federation e da Hackett Associates.

"I commercianti al dettaglio non possono modificare facilmente o rapidamente le loro catene di approvvigionamento, quindi le importazioni dalla Cina e da altri Paesi continueranno a crescere nel prossimo futuro", ha dichiarato Jonathan Gold, vice presidente Nrf per Supply chain e Customs policy. "Man mano che i dazi colpiranno beni di consumo importati o materie prime ed attrezzature necessarie per realizzare prodotti negli Stati Uniti, queste tasse nascoste faranno aumentare i prezzi per gli americani più dei significativi cambiamenti nel commercio internazionale".

"Il 6 Luglio è la data d'inizio della guerra commerciale degli Stati Uniti", ha detto invece il fondatore di Hackett Associates, Ben Hackett, riferendosi alle tariffe degli Stati Uniti per 34 miliardi di dollari su prodotti cinesi entrate in vigore venerdì scorso. "Con l'aumento dei costi non ci saranno vincitori, solo perdenti, in particolare i consumatori".

Venendo alla parte statistica del report, gli scali presi in esame dal Global Port Tracker hanno movimentato 1,82 milioni di teu a Maggio, l'ultimo mese di cui sono disponibili i dati definitivi. Tale risultato rappresenta un incremento dell'11,6% rispetto ad Aprile, mese in cui è arrivata la prima ondata di prodotti ordinati dai commercianti per la stagione estiva ed un aumento del 4,3% su base annua.

Per Giugno è stato stimato un volume di 1,83 milioni di teu (+ 6,8% rispetto all'anno precedente). A Luglio è previsto un traffico di 1,87 milioni di teu (+ 3,8%); Agosto a 1,91 mln (+ 4,2%); per Settembre 1,82 milioni (+ 2,1%) ed Ottobre a 1,89 mln (+ 5,3%).

Vista la tendenza all'aumento dei traffici, se le previsioni saranno confermate, a Giugno verrà eguagliato il record di 1,83 milioni di teu importati durante un solo mese, già realizzato nell'Agosto 2017. Secondo il rapporto, inoltre, il volume atteso per Luglio batterà quel record, mentre Agosto stabilirà un nuovo primato.

Nella prima metà del 2018, il traffico dei container dovrebbe raggiungere i 10,3 milioni di teu, con un aumento del 4,9% rispetto al primo semestre del 2017. Il totale per il 2017 è stato di 20,5 milioni di teu, in aumento del 7,6% rispetto al precedente record del 19,1 milioni stabilito nel 2016.

«Lavoro a bordo, l' emergenza in Italia si chiama formazione»

Francesco Ferrari /GENOVA Un' apertura e una chiusura, altrettanto secca. Mario Mattioli non si sottrae al confronto a distanza con AssArmatori, l' associazione nata a gennaio in polemica con Confitarma. A Genova per partecipare a un incontro in Confindustria (e a una cena in compagnia, fra gli altri, di Alessandra Grimaldi, Alcide Rosina, Marco e Valeria Novella, Aldo Negri, Giovanni Mondini, Carlo Bonomi, Enrico Telesio, Gregorio Gavarone, Giovanni Delle piane, Luca Bertani e Mariella Amoretti), Mattioli risponde alla richiesta del collega Stefano Messina di censire i lavoratori marittimi italiani: «Credo che per arrivare a una mappatura seria del lavoro a bordo sia necessario destinare nuovi fondi alle Capitanerie - spiega il presidente di Confitarma - La questione è semplice: fino a qualche anno fa l' iscrizione alle liste della "gente di mare" avveniva manualmente, e l' eventuale cancellazione non era prevista.

La conseguenza è che di quelle liste fanno parte ancora oggi pensionati, persone che hanno cambiato lavoro o addirittura decedute. Da qualche anno l' iscrizione è digitale, ma le cancellazioni delle vecchie posizioni vengono fatte con un metodo presuntivo. Per arrivare a un panorama attendibile bisognerebbe stanziare nuovi fondi. Quando si parla di "numeri a caso", come ha sottolineato Messina, ci si riferisce a questa situazione. Che non abbiamo certo creato noi».

Altro discorso, dice Mattioli, è quello relativo ai marittimi effettivamente imbarcati.

«E qui dobbiamo giocoforza ragionare in termini di lavoratori comunitari, visto che facciamo parte dell' Unione europea. Le statistiche dicono che la flotta di bandiera italiana è quella che dà lavoro al maggior numero di marittimi comunitari, anche rispetto a flotte più grandi: parliamo di 38.000 persone su un totale di 62.000, prendendo in considerazione le tabelle minime, e quindi facendo una stima per difetto. Questi sono gli unici dati certificati che abbiamo. E che, piaccia o no, dipendono dal successo del Registro internazionale».

Resta il fatto che, come denunciato da alcune sigle sindacali e dallo stesso Messina, non sono pochi i marittimi italiani che faticano a trovare lavoro. «Ma il primo problema da affrontare riguarda la formazione. Chiediamoci perché, ad esempio, il 90% dei ragazzi che escono dagli ex istituti nautici non supera l' esame da terzo ufficiale per scarsa conoscenza della lingua inglese. In 10 anni abbiamo investito più di 30 miliardi per realizzare navi eco-compatibili».

-segue

aprire un confronto serio. Sapete perché i giovani che frequentano le accademie, penso a quelle di Genova, Cagliari o Gaeta, trovano lavoro? Perché nella maggioranza dei casi il biennio in aula è svolto in inglese».

La chiusura alle proposte di AssArmatori riguarda invece l'eventualità di estendere i benefici del Registro internazionale agli armatori stranieri. «È una proposta del tutto irricevibile - dice Mattioli - perché sarebbe davvero folle consentire a chi non gestisce le proprie navi sotto bandiera italiana di accedere ai benefici garantiti dal nostro Stato. Chi brandizza navi "tricolori" ma batte bandiera panamense, se vuole essere trattato come un nostro armatore, può fare una scelta banalissima: adottare anche la nostra bandiera. Anzi: mi auguro che la tendenza sia questa».

La «solidità del quadro normativo attuale» e la necessità di investire sulle Autostrade del mare saranno al centro, annuncia Mattioli, del primo incontro con il ministro Danilo Toninelli. «In 10 anni gli armatori italiani hanno investito più di 30 miliardi per la costruzione di nuove unità eco compatibili. Abbiamo creato occupazione diretta e indiretta, diventando la terza flotta tra i Paesi del G20. Da anni è ferma in parlamento una proposta di legge per semplificare norme e procedure burocratiche. Mettere in dubbio il Registro, come qualcuno vorrebbe fare, significherebbe favorire la delocalizzazione, con un danno immenso all'economia del Paese». Le ultime considerazioni riguardano il mondo associativo. Se è vero che «con AssArmatori abbiamo diversi interessi in comune, e su molti io e Messina siamo in sintonia», non si può negare che «dividere il settore significa indebolirlo». «Mi domando, poi, che fine stia facendo la coerenza associativa. E non solo in casa nostra. Difendere l'italianità è una cosa seria, ma a volte ho la sensazione che sia solo un pretesto per favorire soggetti stranieri».

MARIO MATTIOLI

Sul “pacchetto mobilità” chi plaude e chi contesta

ROMA – C'è chi l'ha vista con soddisfazione, chi la contesta. “Con soddisfazione accogliamo l'esito di votazione sul Pacchetto Mobilità, bocciato dal Parlamento europeo”. Così il segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi che prosegue: “Le ragioni della grande mobilitazione europea dei lavoratori coinvolti dalle misure previste dal Pacchetto, che avrebbero inciso negativamente sulla qualità del lavoro degli autisti di camion e pulmann e sulle condizioni di concorrenza tra le imprese, sono state per ora recepite dai parlamentari”.

“Da tempo Uiltrasporti chiede regole necessarie in Europa – continua Tarlazzi – per migliorare il lavoro, la vita dei lavoratori e per garantire il diritto alla mobilità di persone e merci e la leale concorrenza in tutti i Paesi dell'Unione Europea.

“Il ritorno del provvedimento in Commissione Trasporti, determinato dalla bocciatura del Pacchetto – conclude la Uiltrasporti – è l'opportunità per correggere il pacchetto mobilità secondo le reali esigenze, per un lavoro migliore e l'eliminazione del dumping sociale ed economico tra imprese di paesi diversi”.

Completamente diversa l'opinione del PD .“In questi giorni a Strasburgo è stata persa l'occasione di approvare un provvedimento che difende davvero gli interessi delle imprese e dei lavoratori dell'autotrasporto italiano. Si disfa tutto e si ricomincia daccapo: è un grave errore e mi batterò per rimediare, lottando contro quanti hanno interesse a mantenere il far west, a scapito dell'Italia”. Lo afferma l'eurodeputata del Pd Isabella De Monte, componente della commissione Trasporti e turismo, relatrice ombra dei due dossier sui tempi di guida e di riposo degli autisti e sul tachigrafo digitale, contenuti nel cosiddetto Pacchetto stradale, licenziato di recente dalla commissione Trasporti del Parlamento europeo, approvato in Aula questa settimana e inviato nuovamente alla commissione per mancanza di accordo.

-segue

Secondo De Monte "c'è chi cerca di boicottare il testo approvato in commissione, con cui avevamo compiuto degli enormi passi in avanti. Quel provvedimento rappresentava un importante freno al cabotaggio e quindi al dumping sociale, prevedeva condizioni migliori per gli autisti, la garanzia del ritorno a casa entro la terza settimana, l'anticipazione dell'attivazione del tachigrafo intelligente per controlli molto più efficaci, lo stop al riposo nelle aree non attrezzate come avviene oggi. Il testo non era perfetto ma si sarebbe potuto modificare al trilogato, ma la maggior parte dei deputati ha preferito cassare tutto".

"Noi dobbiamo difendere le imprese e i lavoratori italiani – osserva De Monte – e non molleremo. Dopo l'approvazione in commissione erano anche state diffuse notizie errate e falsità sul lavoro fatto, a dimostrazione che c'è davvero chi lavora contro la possibilità di cambiare una situazione di totale deregulation. Ma la partita va portata avanti con le unghie".

Vos Thalassa, Toninelli: "A bordo migranti facinorosi L' equipaggio rischiava la vita"

Il ministro Toninelli: "Rischi a bordo della Vos Thalassa". Poi il trasbordo sulla Diciotti. E ora scattano le indagini

Il caso dei 60 migranti recuperati dalla nave Vos Thalassa e poi trasbordati sulla nave Diciotti della Guardia Costiera agita e non poco le acque del governo. Se da un lato il Viminale ha di fatto chiuso il porto al rimorchiatore, dal ministero dei Trasporti guidato da Toninelli potrebbe arrivare il via libera all' attracco. Ma in questa vicenda c' è un aspetto del tutto nuovo: la nave ha raccolto un s.o.s in una zona di competenza della guardia costiera libica. La posizione del Viminale comunque non cambia e per il momento la nave resta fuori dai nostri porti. La guardia costiera italiana - è il discorso di Salvini - non può sostituirsi a quella libica, soprattutto se i colleghi africani sono già entrati in azione. Ma sulla vicenda c' è un altro aspetto segnalato dal ministro Toninelli che ha parlato di qualche strano episodio a bordo della Vos Thalassa. Il titolare del dicastero di Trasporti e Infrastrutture su Twitter ha parlato di momenti di tensione sul rimorchiatore: "Orgoglioso della Guardia Costiera italiana che con nave Diciotti ha preso a bordo 60 migranti che stavano mettendo in pericolo di vita l' equipaggio del rimorchiatore italiano Vos Thalassa. Ora avanti con indagini per punire facinorosi". Dopo l' eventuale sbarco in un porto italiano scatteranno immediatamente le indagini per capire cosa è accaduto a bordo del rimorchiatore. Solo ieri si è concluso il braccio di ferro con la nave militare irlandese "Samuel Beckett" che partecipando alla missione internazionale Ue Sophia ha fatto sbarcare un centinaio di migranti nel porto di Messina. Adesso per il Viminale si è aperto un nuovo fronte...

LUCA ROMANO

Governo e migranti

Salvini- Toninelli, lite sui porti chiusi

Linea dura del vicepremier leghista, ma il ministro 5Stelle apre agli approdi per la Guardia costiera. Il premier Conte convoca un vertice: " Serve una linea di condotta unica, sennò ogni nave di migranti creerà un' emergenza"

roma Matteo Salvini chiude i porti anche alle navi italiane con migranti a bordo e il collega di governo Danilo Toninelli li " apre". Il ministro dell' Interno non indica, di fatto nega un approdo all' imbarcazione privata (Vos Thalassa) che recupera in acque libiche 67 naufraghi, il collega 5stelle responsabile dei Trasporti consente alla guardia costiera Diciotti di condurre i migranti (recuperati in acque libiche) alla terraferma. Ovviamente in Italia.

« Così non va, questo crea un problema politico » , sbotta il vicepremier leghista nella telefonata a Toninelli alle 8,30 del mattino. Il grillino che gli spiega che la nave militare li ha portati a bordo in piena autonomia.

Di telefonate ne seguiranno altre. Al vicepremier Luigi Di Maio.

Al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, che infatti convoca per il pomeriggio un vertice per affrontare l' ennesimo caso e trovare un' intesa. Salvini non c' è, invia il capo di gabinetto. Impegni già programmati in Calabria. Ci sono invece Toninelli e la ministra della Difesa Elisabetta Trenta, con la quale altre scintille si erano accese domenica, dopo che una nave militare irlandese aveva condotto 106 migranti nel porto di Messina. Fino a sera, dal Viminale fanno sapere che da quel palazzo nessuna indicazione arriverà per l' approdo della Diciotti. Un modo per scaricare l' intera operazione (non condivisa) sul ministero dei Trasporti. La presa di distanza è netta. «Non si può parlare di vero e proprio scontro sui migranti tra Lega e M5S, diciamo che parlano lingue diverse » , spiega a vertice governativo ultimato uno dei partecipanti.

A porte chiuse il premier Conte che in pubblico nega "screzi" e preoccupazioni - ammette coi presenti che no, così non si può andare avanti. « Serve una linea di condotta generale, altrimenti ogni nave costituirà una emergenza » . Invierà una lettera al presidente della commissione Ue Jean Claude Juncker per sollecitare ancora una volta una presa di coscienza collettiva, europea del problema. Si impegna a promuovere una rivisitazione delle regole di ingaggio in mare anche per le missioni militari. Un faccia a faccia con Salvini è in programma questa mattina, invece, anche per definire una linea unitaria in vista del vertice dei ministri degli Interni di domani a Innsbruck proprio sui migranti.

-segue

Appuntamento che sarà preceduto stasera dal bilaterale col tedesco Horst Seehofer e domattina dalla trilaterale con l'austriaco Herbert Kickl. Ma prima di volare in Tirolo, Salvini terrà proprio al Viminale alle 12.30 una riunione tecnica sulla gestione delle operazioni di recupero. Parteciperanno i vertici di Polizia, Guardia di Finanza, Marina Militare, Capitanerie di porto, Infrastrutture e Esteri. Servirà a trovare un coordinamento. Il pallino resta nel perimetro del Viminale.

Oggi a Innsbruck il vicepremier fa sapere che porterà « la linea della fermezza ». Non è detto coincida con quella di Germania e Austria intenzionati a rispediti in Italia i loro migranti registrati da noi. «Non è una ipotesi contemplata - manda a dire alla vigilia Salvini - è l'ultima cosa che potrà succedere » . Sullo sfondo resta il rischio della chiusura del Brennero. A Vienna hanno messo a punto un documento per il vertice: obiettivo, blindare le frontiere esterne (a Sud) e creare centri di rimpatrio in "Paesi terzi", cioè in Africa. Almeno su questo il cosiddetto " asse dei volenterosi" (Roma-Vienna-Berlino) si mostrerà d'accordo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA A Innsbruck l'Austria proporrà centri di rimpatrio in "Paesi terzi", cioè in Africa Danilo Toninelli.

CARMELO LOPAPA

Il caso Tensione sulla Vos Thalassa

Migranti in rivolta e la capitaneria scavalca il governo

Accerchiato il comandante che voleva riportarli in Libia. E interviene la Diciotti

, ROMA Li stavano riconsegnando ai libici.

Alle dieci di domenica sera, come gli era stato ordinato, la Vos Thalassa aveva girato la prua per dirigersi ad un appuntamento in mare con una motovedetta libica.

Il rimorchiatore **italiano**, che aveva preso a bordo 67 migranti su un barchino in difficoltà in acque internazionali vicino a una piattaforma petrolifera, stava obbedendo alle indicazioni ricevute dalla guardia costiera: coordinarsi con le autorità libiche. E, nonostante il diritto internazionale vieti i respingimenti, avrebbe riconsegnato uomini, donne e bambini ai libici se qualcuno dei migranti a bordo, dotato di telefonino con Gps, non si fosse accorto che la nave stava procedendo in direzione sud. «La situazione sta degenerando, le persone danno segni di agitazione», il primo messaggio con il quale dalla Vos Thalassa è partita la richiesta di aiuto alla sala operativa di Roma quando alcuni migranti hanno cominciato a farsi minacciosi, accerchiando i marinai, il primo ufficiale, il comandante per chiedere spiegazioni. Dall' Italia, dalla sede della società armatrice, un secondo appello accorato: «Siamo seriamente preoccupati per l' incolumità del nostro equipaggio. Pochi

minuti fa è arrivata al campo Al Jurf una motovedetta libica incaricata di prendere i 66 migranti e riportarli probabilmente in Libia. È evidente che non appena i migranti se ne renderanno conto, reagiranno in malo modo e faranno di tutto per evitare di essere trasbordati. Non possiamo permetterci di mettere a repentaglio la vita del nostro equipaggio che ha il diritto sacrosanto di tornare a casa dalle proprie famiglie».

E' stato così che lunedì pomeriggio, mentre il comandante della Vos Thalassa invertiva la rotta e prometteva ai migranti in rivolta l' arrivo di una motovedetta **italiana**, il Comando generale delle capitanerie di **porto**, in totale autonomia, ha deciso di inviare la nave Diciotti della Guardia costiera **italiana** che incrociava a 45 miglia per prendere a bordo i migranti a tutela dell' incolumità della nave **italiana**. Peccato che nessuno, fino a lunedì sera, avesse informato il ministro dell' Interno Matteo Salvini che, ritenendo di trovarsi di fronte ad un nuovo caso di nave "disobbediente" (questa volta una nave commerciale) che aveva soccorso migranti sottraendoli all' intervento della guardia costiera libica, ha

-segue

annunciato la chiusura dei porti italiani alla Vos Thalassa. Ma a quell' ora i migranti erano già tutti sulla Diciotti, quindi su territorio italiano, e quando alle 8.30 di ieri mattina il ministro Toninelli ha informato Salvini dei motivi di "ordine pubblico" che stavano dietro al trasbordo delle persone soccorse, è apparso subito evidente che i migranti non potevano che approdare in Italia. E tuttavia, non nascondendo la sua irritazione per la decisione del Comando generale delle capitanerie di porto, che ha di fatto forzato la mano al governo bypassando il punto "politico", fino a sera la Diciotti non aveva avuto indicazione di un porto dove approdare. «La posizione del ministro non cambia», la laconica comunicazione dal Viminale mentre Toninelli cercava di smorzare l' ennesimo attrito annunciando l' arrivo in Italia per questa mattina della Diciotti e l' arresto dei due "facinorosi", un ghanese e un sudanese individuati dagli ufficiali della Guardia costiera.

Salvini resta fermo: «I soccorsi in zona sar libica li fanno i libici. La guardia costiera italiana non può sostituirsi a quella libica. Dopo aver fermato le Ong penserò a tutte le altre navi». Parole che arrivano mentre la Procura di Trapani notifica 20 avvisi di garanzia ad uomini degli equipaggi della Juventa (sotto sequestro da un anno) ma anche di Msf e Save the children per accertamenti tecnici. Pur precisando che dagli atti di indagine non emerge alcun fine illecito delle Ong che avrebbero agito per fini umanitari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Fino a sera niente porto di arrivo A Trapani indagati Msf e Save the children Il rimorchiatore italiano Vos Thalassa ANSA.

ALESSANDRA ZINITI

Salvini nega nuovo sbarco, Toninelli lo autorizza. Appalti, M5s: nessun ritorno alla legge obiettivo

Sbarchi, nuovo scontro nel governo

Patuelli (Abi): L' Italia rischia di diventare come l' Argentina

La tensione torna altissima nel governo sulla questione sbarchi. Il nuovo scontro vede questa volta protagonisti, il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, fermo su una linea durissima, e quello delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. A scatenare le nuove polemiche la vicenda della nave privata italiana Vos Thalassa, rimorchiatore al servizio delle piattaforme petrolifere, intervenuta in acque libiche per recuperare una sessantina di migranti. A detta del ministro dell' Interno, la nave «ha anticipato l' intervento della guardia costiera libica che era già stata allertata». Di qui la decisione del Viminale di non dare l' autorizzazione ad avvicinarsi ai porti italiani. La Vos Thalassa ha lasciato i migranti a una nave della guardia costiera italiana, la Diciotti, «che pure era più lontana rispetto ai libici che stavano entrando in azione», fa sapere il Viminale. E la posizione del ministro dell' Interno «non cambia». Il ministro dei trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli è invece intervenuto per fare sbarcare i migranti in Italia. Secondo quanto scritto su Twitter da Toninelli, i 66 «facinorosi» (tra loro molte donne e bambini) si sarebbero ammutinati nei confronti dell' equipaggio della Vos Thalassa all' annuncio dell' arrivo della marina libica che li avrebbe riportati in Africa.

Secondo Toninelli, i 66 «stavano mettendo in pericolo di vita l' equipaggio della Vos Thalassa. Ora avanti con indagini per punirli». Pochi minuti prima dell' intervento del ministero dei Trasporti, Salvini aveva ribadito che, anche se ormai a bordo della nave della guardia costiera, i 66 migranti soccorsi ieri dalla nave Vos Thalassa non sarebbero comunque sbarcati in Italia». Ma la Guardia costiera italiana, con una nota, ha informato della decisione contraria: «Siamo intervenuti a tutela dell' equipaggio della Vos Thalassa».

Vertice tecnico sull' immigrazione a palazzo Chigi tra il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e i ministri della Difesa, degli Esteri e delle Infrastrutture, Elisabetta Trenta, Enzo Moavero Milanesi e Danilo Toninelli. Una conferma che quello dell' immigrazione è un nervo scoperto per l' esecutivo leghista-pentastellato. Il vertice è durato circa un' ora. Al termine, Palazzo Chigi ha sottolineato che l' Italia «mantiene posizioni ferme sul tema immigrazione». L' incontro, secondo quanto si è appreso da

-segue

fonti di governo, è stato il «seguito operativo» delle conclusioni del Consiglio europeo. Conte ha infatti cominciato il suo intervento ricapitolando i punti di intesa raggiunti al Consiglio. È stato poi discusso come rendere attuativo quanto concordato a Bruxelles e sono state gettate le basi per una «programmazione» della strategia italiana per la soluzione della questione immigrazione.

«Non c'è alcun ritorno ai principi della legge obiettivo», così il ministro Toninelli risponde alle indiscrezioni che circolano intorno alla riforma dell'anticorruzione. «Un Governo del M5S non abbasserà mai la guardia rispetto alla legalità e alla lotta contro la corruzione negli appalti. Certe ricostruzioni pseudo-giornalistiche sono totalmente campate in aria.

Stiamo lavorando fin dal primo giorno del nostro mandato in piena sintonia con Anac, come indirettamente confermano anche le parole del presidente Cantone, per rendere più rapidi gli affidamenti con norme più chiare e semplici. È risaputo, infatti, che la corruzione e il malaffare si annidano facilmente proprio nella complessità e nell'opacità». Il riferimento di Toninelli è a Repubblica che ha annunciato la decisione dell'esecutivo guidato da Giuseppe Conte di rivedere tutta la normativa sugli appalti. E il governo a detta del quotidiano ha fatto partire l'iter per modificare il cuore del Codice degli appalti. L'idea è quella di arrivare alla effettiva revisione entro quest'anno. Portando il provvedimento a una approvazione parallela rispetto alla Legge di Bilancio 2019. Tra le modifiche ipotizzate ce ne sarebbe una che riguarda l'Anac.

«Nelle proposte il suo ruolo viene ridotto drasticamente. Viene sottratta all'organismo pilotato da Cantone la possibilità di impugnare i bandi di gara e di stabilire le regole di vigilanza.

Così come verrebbe ridimensionato il controllo sugli equi compensi e l'accreditamento delle imprese». Cantone si era espresso criticando la Legge Obiettivo messa a punto nel 2001 dal governo Berlusconi: «Una delle peggiori mai fatte: ha creato tanti problemi sul piano dei controlli, era una sorta di libro dei sogni su cui si inserivano le opere pubbliche, ma ne sono state fatte l'8%, dunque non è stata utile».

Il governatore di Bankitalia, Ignazio Visco avverte il Governo: servono prudenza e lungimiranza. A suo dire «la crescita italiana prosegue, ma a un ritmo più lento del periodo precedente. La Bce ha già annunciato la fine del Quantitative easing: una condizione che l'Italia può affrontare.

Ma bisogna ripartire con le riforme che sembrano essersi arrestate rendendo il Paese, in caso di crisi, più vulnerabile di quanto non fosse 10 anni fa».

Per Visco «politiche di sostegno della domanda, come il reddito di cittadinanza, vanno dosate con cura, ponendo attenzione all'equilibrio dei conti pubblici e alla necessità di tenere sotto controllo la dinamica del rapporto tra debito e prodotto».

Anche il ministro dell'Economia, Giovanni Tria, invita ad andare avanti con le riforme ma con particolare attenzione alla stabilità dei conti pubblici.

«Il Governo porterà avanti le riforme previste dal programma ma tenendo alta l'attenzione sulla sostenibilità dei conti pubblici», ha detto il responsabile del ministero di via XX Settembre. Tria ha affermato che «il disegno riformatore sarà portato avanti mantenendo il necessario percorso di riduzione del debito, evitando ogni inversione di tendenza nel percorso di aggiustamento del saldo strutturale». «Il primo punto», ha sottolineato Tria, «è sostenere la crescita dell'economia in un quadro di coesione e inclusione sociale, contrastando il rallentamento dell'economia con un'azione anticiclica in grado di contemperare lo stimolo all'economia con la stabilità e la sostenibilità della finanza pubblica».

Abi, Antonio Patuelli rieletto presidente. E a riconferma avvenuta si lancia immediatamente in un avvertimento: «L'Italia deve scegliere l'Europa e scegliere di contare di più in Europa, altrimenti il rischio è diventare come un Paese del Sud America, come l'Argentina», ha detto nel corso dell'assemblea dell'associazione. «La scelta strategica» del governo «deve essere di partecipare maggiormente all'Unione Europea impegnando di più l'Italia nelle responsabilità comuni, anche con un portafoglio economico nella prossima Commissione Europea.

Altrimenti l'economia italiana potrebbe finire nei gorgi di un nazionalismo mediterraneo molto simile a quelli sudamericani». «Il governo dovrà quindi fare molta attenzione a realizzare le promesse fatte

-segue

evitando bruschi contraccolpi sui conti pubblici. In Italia, per diminuire la pressione fiscale, si deve ridurre il debito pubblico», ha detto Patuelli.

«Dobbiamo essere pronti a ogni evento. In Banca d' Italia ho imparato che non ci si deve preparare a gestire la normalità ma l' arrivo del cigno nero, lo shock». È quanto ha affermato il ministro per gli affari europei, Paolo Savona, nelle comunicazioni alle commissioni congiunte sulle politiche europee di Camera e Senato facendo cenno al piano B sull' euro. «Potremmo trovarci in una situazione nella quale non saremo noi a decidere ma saranno altri. Per questo dobbiamo essere pronti a ogni evento». Quanto alle polemiche che hanno preceduto la sua nomina Savona ha commentato così: «Dal momento che sono stato delegittimato dai medi ho cercato legittimazione democratica. È per questo che mi sono mosso in questo modo».

Dopo 18 giorni, al termine del terzo giorno di una complessa missione di recupero, tutti i 12 giovanissimi componenti della squadra di calcio thailandese e il loro allenatore sono stati tratti in salvo dal complesso delle grotte di Tham Luang nel quale erano rimasti bloccati lo scorso 23 giugno. «Tutti i 12» Cinghiali (così si chiama la loro squadra, ndr) «e l' allenatore sono stati estratti dalla grotta», recita il testo di un post su Facebook dei Seal della marina thailandese.

L' ultimo gruppo di 4 ragazzi oltre il mister, è stato estratto in una gara contro il tempo.

Cristiano Ronaldo è un giocatore della Juventus.

Al Real Madrid 105 milioni di euro. «Il Real Madrid ha acconsentito al suo passaggio alla Juventus». Decisivo il viaggio di Andrea Agnelli, presidente della Juventus, a Kalamata in Grecia per incontrare il giocatore. «Questi anni al Real Madrid e nella città di Madrid sono stati tra i più felici della mia vita», ha scritto Ronaldo in una lettera pubblicata sul sito del Real Madrid. «Credo che sia arrivato il momento di aprire una nuova fase della mia vita e per questo ho chiesto al club che accettasse di cedermi».

© Riproduzione riservata.

EMILIO GIOVENTÙ