



Dai Porti:

Venezia:

"...**Grandi navi, la tutela di Venezia...**" (Il Secolo XIX, Il Nautilus, L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Ferpress, Corriere Marittimo)

Genova:

"...**Decreto Genova ...**" (Il Secolo XIX, Corriere Marittimo)

"...**Fronteggiare la ricaduta sul lavoro...**" (Informazioni Marittima)

Ravenna:

"...**L'Autorità punta a collaborare con 700 imprese...**" (SetteSera Qui)

Livorno:

"...**Livorno fa la Svizzeta...**" (Il Tirreno, Ansa, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale)

"...**Progetto per movimentazione con tecnologia 5G...**"
(Ansa, Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"... **Di Maio firma l'adesione alla Blockchain partnership...**"
(Messaggero Marittimo)

"... **Leda e Fdi...**" (Civonline)

"... **Portuali-Enel: è rottura...**" (Civonline)

Napoli:

"...**Mare Sicuro 2018...**" (Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

Messina:

"...**la dem Bossio al'attacco...**" (Gazzetta del Sud)

"...**Crocierismo...**" (Tempo Stretto)

Focus:

- **Naples Shipping Week** (Corriere Marittimo Ferpress)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

L'Avvisatore Marittimo

L'ALTRA POLEMICA AL MIT

Grandi navi a Venezia, nuova tensione nel governo

Alberto Quarati / INVIATO A NAPOLI

Mentre i presidenti delle Autorità di sistema portuale, riuniti ieri in consiglio in occasione della Naples Shipping Week, valutano positivamente l'ipotesi di un tagliando alla riforma Delrio di due anni fa, scoppia una nuova polemica proprio sul fronte delle banchine. Il ministro dei Beni Culturali, Alberto Bonisoli, ha annunciato via Facebook l'intenzione di vincolare il Canale della Giudecca e più in generale le vie d'acqua di Venezia, «dove oggi transitano navi più grandi del "Titanic"». Idea immediatamente raccolta dal ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli. La proposta ha invece fatto infuriare il presidente della locale Autorità di sistema portuale, Pino Musolino: «La mia sensazione è che su questa linea prevarrà l'idea di chi vorrà cancellare tutte le navi da Venezia, non solo quelle da crociera. E io come potrò ricreare il 23% del prodotto interno lordo cittadino?».

«Da un po' di tempo a questa parte - risponde il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, - si è creata l'aspettativa che alle parole seguano immediatamente le azioni, con tutto quello che comporta in termini di responsabilità. Sappiamo invece che c'è certamente c'è un iter, ci sono dei passaggi, e io sono qui non per fare da parafulmine, ma per risolvere i problemi. È vero che il porto di Venezia aveva sollecitato un incontro su questo tema, purtroppo gli eventi di questi ultimo mese e mezzo hanno ritardato l'intera attività». —

MUSOLINO SU DICHIARAZIONI DEI MINISTRI BONISOLI E TONINELLI SULLA TUTELA DI VENEZIA

VENEZIA – “I miei collaboratori mi segnalano che il Ministro Bonisoli ha annunciato questa mattina sulla sua pagina Facebook che la Soprintendenza di Venezia sta avviando l’iter che porterà al riconoscimento storico-artistico delle vie d’acqua di Venezia, canali di grande navigazione inclusi, con particolare evidenza al Canale della Giudecca. Proposta che, sorprendentemente, è stata accolta dal Ministero delle Infrastrutture. Tali dichiarazioni mi lasciano doppiamente perplesso. Nel metodo, perché in una democrazia che possa definirsi autentica ed efficiente il dialogo inter-istituzionale è fondamentale e non si fa policy solo sui social media; e nel merito, perché quel bilanciamento fra ambiente e porto cui il ministro si riferisce viene praticato ogni giorno dall’Autorità di Sistema Portuale”.

“Non è un caso se, proprio oggi, mi trovo alla Naples Shipping Week per illustrare alla comunità portuale nazionale le buone pratiche del nostro porto in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni e di eco-sostenibilità in genere delle attività portuali; questo perché Venezia rimane un punto di riferimento internazionale sul fronte del rispetto ambientale in termini di regole, procedure e tecnologie utilizzate. Per quanto concerne poi il settore crociere, tale bilanciamento è stato ulteriormente rafforzato con la decisione assunta dal Comitato dello scorso novembre e attende solo indicazioni ministeriali chiare per poter essere messo pienamente in pratica. Per questo il Porto e la città di Venezia attendono di essere convocati dai Ministri competenti”.

“Rinnovo quindi, la mia piena disponibilità per attivare un dialogo diretto nelle sedi istituzionali sul futuro di Venezia e del suo porto. Sarebbe l’occasione per illustrare il lavoro fatto in questi anni e per chiarire, fuor di retorica, che il settore crociere in particolare e il porto commerciale in generale, danno lavoro ad oltre 18000 padri e madri di famiglia e che le attività portuali valgono ben più del 20% della ricchezza totale della area metropolitana”.

“Da cittadino prima e da amministratore pubblico poi, non voglio e non posso pensare di mettere in atto soluzioni che pregiudichino la vita del porto e che mettano a repentaglio l’occupazione presente e futura. Questo il vero ruolo che svolgiamo al servizio dei nostri concittadini. Fare porto a Venezia in maniera sostenibile, innovando, sviluppando e allo stesso tempo preservando e tutelando l’ambiente e la città è non solo possibile, ma la cifra del nostro lavoro quotidiano”.

PORTO DI VENEZIA: PRESIDENTE MUSOLINO CRITICO NEI CONFRONTI MINISTRI BONISOLI E TONINELLI

Venezia, 27 settembre 2018 – “I miei collaboratori mi segnalano che il Ministro Bonisoli ha annunciato questa mattina sulla sua pagina Facebook che la Soprintendenza di Venezia sta avviando l’iter che porterà al riconoscimento storico-artistico delle vie d’acqua di Venezia, canali di grande navigazione inclusi, con particolare evidenza al Canale della Giudecca. Proposta che, sorprendentemente, è stata accolta dal Ministero delle Infrastrutture. Tali dichiarazioni mi lasciano doppiamente perplesso. Nel metodo perché in una democrazia che possa definirsi autentica ed efficiente il dialogo inter-istituzionale è fondamentale e non si fa policy solo sui social media; e nel merito perché quel bilanciamento fra ambiente e porto cui il ministro si riferisce viene praticato ogni giorno dall’Autorità di Sistema Portuale”.

“Non è un caso se, proprio oggi, mi trovo alla Naples Shipping Week per illustrare alla comunità portuale nazionale le buone pratiche del nostro porto in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni e di eco-sostenibilità in genere delle attività portuali; questo perché Venezia rimane un punto di riferimento internazionale sul fronte del rispetto ambientale in termini di regole, procedure e tecnologie utilizzate. Per quanto concerne poi il settore crociere, tale bilanciamento è stato ulteriormente rafforzato con la decisione assunta dal Comitato dello scorso novembre e attende solo indicazioni ministeriali chiare per poter essere messo pienamente in pratica. Per questo il Porto e la città di Venezia attendono di essere convocati dai Ministri competenti”.

“Rinnovo quindi, la mia piena disponibilità per attivare un dialogo diretto nelle sedi istituzionali sul futuro di Venezia e del suo porto.

L'Informatore Navale

Sarebbe l'occasione per illustrare il lavoro fatto in questi anni e per chiarire, fuor di retorica, che il settore crociere in particolare e il porto commerciale in generale, danno lavoro ad oltre 18000 padri e madri di famiglia e che le attività portuali valgono ben più del 20% della ricchezza totale della area metropolitana”.

“Da cittadino prima e da amministratore pubblico poi, non voglio e non posso pensare di mettere in atto soluzioni che pregiudichino la vita del porto e che mettano a repentaglio l'occupazione presente e futura. Questo il vero ruolo che svolgiamo al servizio dei nostri concittadini. Fare porto a Venezia in maniera sostenibile, innovando, sviluppando e allo stesso tempo preservando e tutelando l'ambiente e la città è non solo possibile, ma la cifra del nostro lavoro quotidiano”.

Musolino sulle dichiarazioni dei ministri Bonisoli e Toninelli

In merito alla tutela di Venezia

VENEZIA – “I miei collaboratori – scrive il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Pino Musolino in una nota -, mi segnalano che il ministro Bonisoli ha annunciato questa mattina sulla sua pagina Facebook che la Soprintendenza di Venezia sta avviando l’iter che porterà al riconoscimento storico-artistico delle vie d’acqua di Venezia, canali di grande navigazione inclusi, con particolare evidenza al Canale della Giudecca. Proposta che, sorprendentemente, è stata accolta dal Ministero delle Infrastrutture.

Tali dichiarazioni mi lasciano doppiamente perplesso. Nel metodo perché in una democrazia che possa definirsi autentica ed efficiente il dialogo inter-istituzionale è fondamentale e non si fa policy solo sui social media; e nel merito perché quel bilanciamento fra ambiente e porto cui il ministro si riferisce viene praticato ogni giorno dall’Autorità di Sistema portuale”.

“Non è un caso se, proprio oggi, mi trovo alla Naples Shipping Week – prosegue Musolino – per illustrare alla comunità portuale nazionale le buone pratiche del nostro porto in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni e di eco-sostenibilità in genere delle attività portuali; questo perché Venezia rimane un punto di riferimento internazionale sul fronte del rispetto ambientale in termini di regole, procedure e tecnologie utilizzate.

Per quanto concerne poi il settore crociere, tale bilanciamento è stato ulteriormente rafforzato con la decisione assunta dal Comitato dello scorso novembre e attende solo indicazioni ministeriali chiare per poter essere messo pienamente in pratica. Per questo il porto e la città di Venezia attendono di essere convocati dai ministri competenti”.

Il presidente dell’AdSp rinnova quindi, “la piena disponibilità per attivare un dialogo diretto nelle sedi istituzionali sul futuro di Venezia e del suo porto. Sarebbe l’occasione per illustrare il lavoro fatto in questi anni e per chiarire, fuor di retorica, che il settore crociere in particolare e il porto commerciale in generale, danno lavoro ad oltre 18000 padri e madri di famiglia e che le attività portuali valgono ben più del 20% della ricchezza totale della area metropolitana”.

“Da cittadino prima e da amministratore pubblico poi, non voglio e non posso pensare di mettere in atto soluzioni che pregiudichino la vita del porto e che mettano a repentaglio l’occupazione presente e futura. Questo – conclude Pino Musolino – il vero ruolo che svolgiamo al servizio dei nostri concittadini.

-segue

Fare porto a Venezia in maniera sostenibile, innovando, sviluppando e allo stesso tempo preservando e tutelando l'ambiente e la città è non solo possibile, ma la cifra del nostro lavoro quotidiano”.

Musolino (AdSP Mar Adriatico Settentrionale) interviene dopo le dichiarazioni di Bonisoli e Toninelli su Venezia

(FERPRESS) – Venezia, 27 SET – “I miei collaboratori mi segnalano che il Ministro Bonisoli ha annunciato questa mattina sulla sua pagina Facebook che la Soprintendenza di Venezia sta avviando l’iter che porterà al riconoscimento storico-artistico delle vie d’acqua di Venezia, canali di grande navigazione inclusi, con particolare evidenza al Canale della Giudecca. Proposta che, sorprendentemente, è stata accolta dal Ministero delle Infrastrutture. Tali dichiarazioni mi lasciano doppiamente perplesso. Nel metodo, perché in una democrazia che possa definirsi autentica ed efficiente il dialogo inter-istituzionale è fondamentale e non si fa policy solo sui social media; e nel merito, perché quel bilanciamento fra ambiente e porto cui il ministro si riferisce viene praticato ogni giorno dall’Autorità di Sistema Portuale”.

Così in un comunicato stampa Pino Musolino, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. “Non è un caso se, proprio oggi, mi trovo alla Naples Shipping Week per illustrare alla comunità portuale nazionale le buone pratiche del nostro porto in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni e di eco-sostenibilità in genere delle attività portuali; questo perché Venezia rimane un punto di riferimento internazionale sul fronte del rispetto ambientale in termini di regole, procedure e tecnologie utilizzate. Per quanto concerne poi il settore crociere, tale bilanciamento è stato ulteriormente rafforzato con la decisione assunta dal Comitato dello scorso novembre e attende solo indicazioni ministeriali chiare per poter essere messo pienamente in pratica. Per questo il Porto e la città di Venezia attendono di essere convocati dai Ministri competenti”.

“Rinnovo quindi, la mia piena disponibilità per attivare un dialogo diretto nelle sedi istituzionali sul futuro di Venezia e del suo porto. Sarebbe l’occasione per illustrare il lavoro fatto in questi anni e per chiarire, fuor di retorica, che il settore crociere in particolare e il porto commerciale in generale, danno lavoro ad oltre 18000 padri e madri di famiglia e che le attività portuali valgono ben più del 20% della ricchezza totale della area metropolitana”.

“Da cittadino prima e da amministratore pubblico poi, non voglio e non posso pensare di mettere in atto soluzioni che pregiudichino la vita del porto e che mettano a repentaglio l’occupazione presente e futura. Questo il vero ruolo che svolgiamo al servizio dei nostri concittadini. Fare porto a Venezia in maniera sostenibile, innovando, sviluppando e allo stesso tempo preservando e tutelando l’ambiente e la città è non solo possibile, ma la cifra del nostro lavoro quotidiano”.

Venezia, Grandi navi / Musolino: "Fare porto in maniera sostenibile è possibile"

ROMA - *"Ho appreso stamani, dalle pagine di Facebook del ministro della cultura Bonisoli che la soprintendenza di Venezia sta avviando l'iter che porterà al riconoscimento del vincolo storico-artistico al Canale della Giudecca e ai canali e di accesso portuali."* Questa la parole di perplessità di **Pino Musolino**, presidente dei porti di Venezia e Chioggia, intervenuto in merito alla dichiarazione del ministro **Alberto Bonisoli sulla tutela delle vie d'acqua di Venezia**. L'esternazione avviene nel contesto della **Naples Shipping Week**, nel tardo pomeriggio di ieri, e si rivolge all'indirizzo del vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, **Edoardo Rixi**, arrivato alla manifestazione carico di notizie, tra le quali lo sblocco del decreto Genova e i 30 milioni stanziati dal decreto per il porto del capoluogo ligure per l'emergenza causata dal crollo del ponte Morandi.

Ad accrescere la perplessità di Musolino il fatto che **la proposta di Bonisoli sia stata accolta dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli**, che si dice pronto ad [aprire un Tavolo Tecnico per la tutela della Laguna](#).

Musolino entra a gamba tesa anche sulle questioni del dialogo fra istituzioni, o forse meglio, sulla mancanza del dialogo con i due ministeri in questione: *"In in una democrazia che possa definirsi autentica ed efficiente il dialogo inter-istituzionale è fondamentale - sottolinea il presidente del porto di Venezia- "e non si fa policy solo sui social media; e nel merito, perché quel bilanciamento fra ambiente e porto cui il ministro si riferisce viene praticato ogni giorno dall'Autorita' di Sistema Portuale".* I dati parlano chiaro: il delicato ecosistema della Laguna deve essere oggetto di rispetto ambientale, ma non si può neppure ignorare che le attività del porto commerciale, comprese quelle crocieristiche, **attivino il 20% del Pil** dell'area metropolitana ed occupino una forza lavoro di **18 mila dipendenti**: *"Non è un caso se, proprio oggi, mi trovo alla Naples Shipping Week - continua il presidente del porto veneto- per illustrare alla comunità portuale nazionale le buone pratiche del nostro porto in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni e di ecosostenibilità in genere delle attività portuali; questo perché Venezia rimane un punto di riferimento internazionale sul fronte del rispetto ambientale in termini di regole, procedure e tecnologie utilizzate".*

- segue

*“Da cittadino prima e da amministratore pubblico poi, non voglio e non posso pensare di mettere in atto soluzioni che pregiudichino la vita del porto e che mettano a repentaglio l'occupazione presente e futura. Questo il vero ruolo che svolgiamo al servizio dei nostri concittadini. **Fare porto a Venezia in maniera sostenibile, innovando, sviluppando e allo stesso tempo preservando e tutelando l'ambiente e la città è non solo possibile, ma la cifra del nostro lavoro quotidiano**”.*

CROLLO DEL PONTE, I PROVVEDIMENTI DEL GOVERNO TRASMESSI AL QUIRINALE

Il decreto ora c'è ma le misure sono al ribasso: la rabbia di Genova

Insorgono sindacati, imprese e porto. Gli sfollati: abbiamo paura
Autostrade è fuori da tutto. Toti: rischio ricorsi e tempi lunghi

Dopo un mese e mezzo dal crollo di ponte Morandi, il governo ha partorito un decreto bollinato dalla Ragioneria dello Stato e trasmesso al Quirinale per il via libera. Ma le misure, rispetto a gran parte delle bozze, sono al ribasso e Genova, già provata dalla lunga attesa, reagisce con rabbia.

L'INVIATO QUARATI, CARONA, DE FAZIO, DELL'ANTICO, FAGANDINI, BALLOTTI, SCIALI, VEDOVA
E ALTRI SERVIZI / PAGINE 2-5 E 16-18

- segue

Ecco il decreto che scontenta tutti, svaniscono i fondi per porto e imprese

Ok dalla Ragioneria. Rimborsi automatici solo in zona rossa
Rixi ammette: «Poche risorse, cercheremo di intervenire»

Mario De Fazio
Roberto Sculli / GENOVA

Le aspettative, molto alte, lasciano spazio a una verità più amara: il decreto Genova, a 45 giorni dal crollo del ponte Morandi, è sul tavolo del presidente della Repubblica, ma i contenuti non paiono sufficienti per affrontare la crisi in cui è sprofondata la città dal 14 agosto. Tra misure presenti ma affievolite perché private di risorse, altre mancanti e l'incognita legata alla guerra totale con Autostrade, che allunga ombre sui tempi di ricostruzione, il risultato scontenta molti. A partire da imprese, porto e autotrasporto, destinatari di risorse insufficienti per contrastare l'uragano che li travolge da oltre un mese.

Il decreto che oggi dovrebbe avere il via libera di Sergio Mattarella è il prodotto di una mediazione molto laboriosa. Prima dentro alle due anime del governo e, quindi, tra l'esecutivo e le strutture tecniche, in particolare il ministero delle Finanze. Al netto dei rispettivi interventi, il risultato finale ha asciugato una buona parte dei provvedimenti che erano stati inseriti nelle prime bozze. Il nodo forse più spinoso è il porto: se infatti inizialmente era stato ipotizzato che

i porti di Genova e di Savona potessero trattenere il 3% dell'Iva incassata (valore circa 95 milioni), nel prosieguo della "navetta" è stato inserito un tetto massimo, passato nel giro di una manciata di ore da 20 ai 30 milioni inserito nel documento ora al Quirinale.

«Le misure ci sono ma purtroppo le risorse sono insufficienti - riconosce il viceministro alle Infrastrutture, il leghista Edoardo Rixi - cercheremo di intervenire in fase di conversione». La forbice più ampia tra ipotesi e realtà riguarda l'autotrasporto: nella prime versioni del decreto erano previsti 5 milioni l'anno tra 2018 e 2020, cresciuti a 20 milioni di euro per il 2018 e 80 per il 2019 e il 2020. Una pioggia di denari, cui le Finanze hanno opposto un secco veto. Nell'ultima versione si parla di 20 milioni e soltanto per l'anno in corso. Invariate, invece, le cifre destinate alla logistica del porto, per realizzare infrastrutture fisiche e informatiche.

In chiaroscuro l'evoluzione delle misure di sostegno alle imprese. I contributi cash sono previsti solo per quelle incluse nelle aree tracciate dalle ordinanze del sindaco, emanate nella fase di emergenza. Sono invece previste una serie

di esenzioni fiscali, grazie all'istituzione di una zona franca urbana, ma solo per le imprese con un calo del fatturato di minimo il 25%. Per i privati cittadini non c'è molto, se non alcune agevolazioni "di minima", e comunque temporanee, nella zona del crollo. Ma a onor del vero questo punto è già stato trattato con la prima ordinanza di Protezione civile che ha nominato il governatore Giovanni Toti commissario per l'emergenza. Sarà proprio Toti a definire la zona franca, che, ai sensi del decreto, potrà valicare i confini del Comune.

Raffinata anche la possibilità di assumere in deroga ai tetti ordinari per gli enti locali: non ci sono più le società controllate ma Regione, Città metropolitana e Comune potranno inserire 250 persone nel biennio per occuparsi di polizia locale, Protezione civile e supporto all'emergenza.

Un discreto sostegno arriva per il trasporto pubblico, sia per finanziare il servizio sia per l'acquisto di nuovi mezzi. Tuttavia è definitiva, salvo interventi in fase di conversione in legge, la cancellazione dell'anticipo dell'ultima tranche di finanziamento per il Terzo valico, 791 milioni per il sesto e ultimo lotto. —

© E. M. NOZZI/M. ORTIZ/REUTERS

Decreto Genova: i principali provvedimenti

Assunzioni negli enti locali

Fino a **250 persone** con compiti di Protezione civile, polizia locale e supporto all'emergenza in Regione, Città metropolitana e Comune



RISORSE 3,5 milioni per il 2018
10 milioni per il 2019

Provvedimenti fiscali

- I redditi degli immobili sgomberati non concorrono alla formazione dell'imponibile fino ai fini Irpef e Ires fino al 31 dicembre 2020
- Gli stessi immobili sono esentati dal pagamento dell'Imu dalla prima data successiva all'evento fino al 31 dicembre 2020

Per i proprietari di immobili con sede o unità locali in immobili danneggiati dal crollo, contributi, indennizzi e risarcimenti legati all'evento non concorrono alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e dell'Irap

Misure a favore delle imprese

Le imprese incluse nella zona delimitata dalle ordinanze del sindaco di Genova 282, 307, 310 e 314 che hanno subito un calo del fatturato dal 14 agosto all'entrata in vigore del decreto rispetto allo stesso periodo del 2017, hanno diritto al ristoro fino al 100% della somma, con tetto di 200 mila euro



Trasporto pubblico e autotrasporto

- Per finanziare un maggior numero di corse e l'integrazione tariffaria, sono stanziati **500 mila euro per il 2018** e **23 milioni per il 2019**
- Sono assegnati **20 milioni** alla Regione per l'acquisto di nuovi mezzi
- Per far fronte alle maggiori spese degli autotrasportatori, sono stanziati **20 milioni per il 2018**

Logistica portuale

Per migliorare l'accessibilità al porto e realizzare infrastrutture informatiche e fisiche, possono essere spesi 8 milioni nel 2018, 15 nel 2019 e 7 nel 2020

Zona franca urbana

Nel territorio della Città metropolitana di Genova è istituita una zona franca urbana. I confini saranno stabiliti dal commissario per l'emergenza (Giovanni Toti)

Le imprese che hanno la sede principale o una sede operativa nella zona franca e hanno subito una riduzione del fatturato di almeno il 25% tra il 14 agosto e il 30 settembre 2018, rispetto allo stesso periodo del 2017, hanno diritto a una serie di agevolazioni:

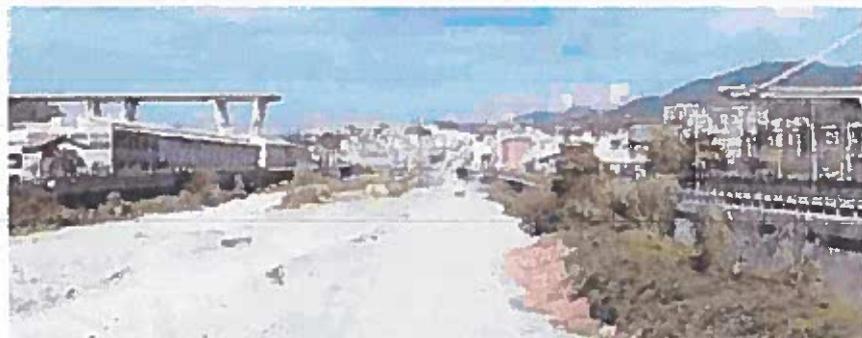
-
- esenzione delle imposte sul reddito fino a un massimo di 100 mila euro
 - esenzione Irap fino a un massimo di 200 mila euro
 - esonero dal pagamento dell'Imu
 - esonero dal versamento di contributi previdenziali e assistenziali (esclusa l'assicurazione obbligatoria)

Le misure sono concesse nel periodo di imposta in corso alla data di conversione del decreto legge e per l'anno successivo

Le esenzioni spettano anche alle imprese che aprono nella zona franca entro il 31 dicembre 2019, per il primo anno di attività

Incremento del gettito Iva portuale

Per gli anni 2018 e 2019 il 3% dell'Iva sull'importazione di merci in Italia è destinata all'Autorità portuale di Genova e Savona, fino a un massimo di 30 milioni



IL GOVERNATORE GIOVANNI TOTI

«Molte ombre rischio ricorsi e tempi lunghi»

«Qualche luce, molte ombre ancora da illuminare». Il governatore ligure Giovanni Toti non è certo soddisfatto della stesura definitiva del decreto Genova, ieri approdato al Quirinale. Per il presidente della Regione le criticità sono tante e riguardano soprattutto i tempi di realizzazione, legati alla definizione dei compiti del commissario alla ricostruzione.

«L'impianto, come avevamo paventato, si presta, temo, a ricorsi che allungheranno i tempi - spiega Toti - Inoltre, stando a quello che si legge, senza un affidamento diretto, il commissario sarà comunque costretto a seguire le normative europee, dunque una sorta di gara anche se semplificata. Quindi molto, molto tempo in più. Anziché aiutare a ridurre i tempi rischia di allungarli. Restano tutti i dub-



bi su chi costruisce il ponte, le dotazioni del commissario straordinario, l'interlocutore che questo dovrà avere».

Anche sul versante dei fondi, il giudizio è critico. «I fondi sono insufficienti e per lo più presi da quanto già stanziato per l'emergenza - continua il presidente - Buio sui risarcimenti agli sfollati, che rischiano di perdere anche i soldi della legge regionale pris, perché si rischia di ricominciare daccapo se Autostrade viene estromessa. E pochissimo per il porto di Genova: si favoleggiava di cento milioni l'anno, tre per cento dell'Iva, e siamo a 30 milioni, di cui la metà già esistente. Bene invece la zona franca urbana e i risarcimenti alle imprese ma sono tutti da costruire nel dettaglio».

M. D. F.

© BY FACCIO ALLE MONTAGNE PERVAI

IL PRESIDENTE CONFINDUSTRIA

«Non ci piace: poco sostegno alle aziende»

«Questo decreto non ci piace. Il mio commento è questo. Adesso ci confronteremo con i nostri associati e decideremo come muoverci», dice il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini (nella foto). «Ci aspettavamo maggiori fondi a sostegno delle imprese e poi più finanziamenti per il porto. Ma ci sono tante altre cose che non ci convincono. A partire dal fatto che non ci sono tempi certi per l'abbattimento e la ricostruzione del ponte. E poi anche i poteri che riguardano il commissario. Insomma, ci sono tante cose che penso andrebbero riviste», aggiunge.

Proprio Mondini, nei giorni scorsi, ha lanciato la proposta di scendere in piazza per protestare contro il



«decreto Genova»: gli industriali hanno sempre giudicato insufficienti le risorse messe a disposizione della città e potrebbero protestare come avvenuto nel 2009 quando gli associati di Confindustria organizzarono un corteo nel centro di Genova a favore del Terzo Valico. Anche l'imprenditore Giovanni Salvini, ex presidente di Confindustria che ha guidato proprio nel 2009 la marcia a favore del Terzo Valico, nei giorni scorsi ha spiegato che «tutto il Nord-Ovest rischia una crisi economica senza precedenti. Sono pronto a scendere di nuovo in strada e protestare. Chiediamo un nuovo ponte nel minor tempo possibile».

M.O.A.

© BY FACCIO ALLE MONTAGNE PERVAI

IL SINDACO MARCO BUCCI

«Non recepite le nostre richieste»



«Sono a Napoli e non ho ancora letto tutto il testo, ma so bene che ci sono cose che avevamo chiesto e non sono state recepite. Ci muoveremo di conseguenza andando a chiedere aggiunte in fase di conversione». Così commenta a caldo il sindaco di Genova Marco Bucci, ieri fuori città. Sollevo per la fine del "tira e molla" tra i ministeri, ma che il testo definitivo non soddisfi appieno il primo cittadino non è un mistero. Il lato positivo, secondo Bucci, è che almeno si dovrà attendere poco per avere un commissario con cui interloquire: «Non vedo l'ora - dice il sindaco - al commissario dirò quello che ho detto in tutti questi giorni: vogliamo un ponte subito, che sia bello e che sia sicuro. Non tollereremo perdite di tempo». Anche perché, sottolinea il sindaco, la fase di de-

molizione non dovrà necessariamente attendere i sessanta giorni concessi ai periti dal tribunale: «Lo ha spiegato bene il Procuratore. Per conto nostro, appena avremo i dati del monitoraggio sui piloni del ponte ad ovest, faremo istanza per il dissequestro dei detriti in modo da riaprire la strada Trenta Giugno, che è vitale per i collegamenti da e per la Valpolcevera».

Ma sui tempi della ricostruzione si staglia l'ombra dell'esclusione di Autostrade, inserita nel testo del decreto: «Non è un mistero che io avrei scelto un'altra strada - commenta Bucci - non so nemmeno se è legale, non sono un esperto. Se ne prendono la responsabilità, a me interessa il rispetto dei tempi». —

E. ROS.

© 2017 ANSA.COMUNICAZIONE ITALIA

GLI AUTOTRASPORTATORI

«Promesse decadute, siamo delusi»



Anche l'autotrasporto è pronto a scendere in piazza e unirsi alla protesta del mondo portuale e dei sindacati dopo che al settore dei Tir sono stati concessi 20 milioni di euro contro gli iniziali 180 - in tre anni - che prevedeva il "decreto Genova". «Siamo molto più che delusi - tuona Giuseppe Tagnochetti (nella foto), coordinatore ligure di Trasportounito - visto che il sostegno che il governo ha deciso di fare ai camionisti è stato drasticamente ridotto rispetto alle indicazioni iniziali». «Ogni giorno - prosegue - ci sono più di quattromila Tir che operano con il porto di Genova e i danni che le imprese dell'autotrasporto stanno subendo sono enormi».

Secondo il coordinatore ligure di Trasportounito, associazione che su

tutto il territorio italiano conta centinaia di aziende associate, i costi in più pagati dal comparto sono dovuti principalmente ai tempi di attesa e poi ai tragitti più lunghi che i Tir sono costretti ad affrontare dopo il calo del Morandi. «Dopo aver visto il decreto - prosegue - siamo rimasti senza parole perché non avremmo mai immaginato che il nostro settore potesse essere penalizzato fino a questo punto. Mi auguro - chiude - che almeno in fase di conversione possa verificarsi una netta inversione di marcia rispetto a quanto è stato deciso fino a questo momento. Gli autotrasportatori non accerano un trattamento del genere». —

M.D.A.

© 2017 ANSA.COMUNICAZIONE ITALIA

I SINDACATI CGIL, CISL E UIL

«Preoccupati: manca la cassa in deroga»



Pronti alla mobilitazione. I sindacati - Cgil, Cisl e Uil, non hanno accolto positivamente i contenuti presenti nel "decreto Genova". «Tra le tante cose che mancano, l'assenza della cassa integrazione in deroga è forse l'aspetto più preoccupante», sottolinea Federico Vesigna (nella foto), segretario Cgil Liguria. Per Mario Ghini, segretario Uil Liguria, dopo «questo decreto è assolutamente necessario scendere in piazza perché i provvedimenti presi per sostenere Genova sono totalmente insufficienti. L'insoddisfazione è enorme».

Il testo del "decreto Genova" «non può suscitare in noi che profonda delusione», dice Luca Maestripieri, segretario ligure della Cisl. «In particolare - prosegue - siamo delusi per l'assenza di ogni riferimento alla

cassa integrazione in deroga per tutte le aziende di tutti i settori, con particolare riguardo alle piccole imprese che non avranno altro aiuto. Questo strumento doveva servire a salvare tanti posti di lavoro nel commercio, nell'artigianato e nella piccola impresa per superare la fase più acuta della crisi senza dover licenziare in un territorio già devastato dalle conseguenze del crollo del ponte e della viabilità di crisi. L'impressione - chiude - è che a Roma non abbiano capito la drammaticità della situazione. C'è ancora tempo per fermarlo e per lavorare su un testo che tenga finalmente in considerazione le esigenze del territorio». —

M.D.A.

© BY RICCHI AL CLAN FORTI E PIZZICATI

GLI SFOLLATI

«C'è paura, adesso chi pagherà?»



«Il fatto che il decreto non preveda la ricostruzione del ponte da parte di Autostrade non ricostruisca ci fa davvero molta paura: adesso chi ci pagherà? Saranno confermati gli indennizzi previsti dalla legge Pris per noi sfollati e per le nostre case che devono essere abbattute?», è il primo commento a caldo di Mimma Certo (nella foto), uno degli esponenti del comitato di via Porro, sfollata insieme alla sorella dalla casa dove vivevano insieme da anni.

«Adesso è difficile entrare nel dettaglio perché, tra tutti, non abbiamo ancora letto il decreto e abbiamo bisogno del tempo per studiarlo a fondo e capirlo bene», aggiunge Certo che oggi è in pensione ma per anni ha lavorato in Comune a Genova. «Però, certo, l'uscita di scena di Autostrade ci preoccupa molto. Anche il presidente Giovanni

Toti lo temeva e lo ha fatto presente più volte, l'ultima due giorni fa parlando con i proprietari non sfollati, quando chiedevano di essere ammessi anche loro ai benefici della legge Pris. Personalmente non sono affatto ottimista, anzi, semmai pessimista».

«Oggi (ieri per chi legge) abbiamo avuto un incontro con il Comune e i vigili del fuoco per organizzare l'ingresso nelle case nel momento se sarà possibile - prosegue Mimma Certo - è anche per questo che nessuno di noi ha avuto il tempo di leggere il decreto con attenzione. Ma, certo, in questo momento il timore principale è legato all'uscita di scena del concessionario dal momento che è con loro che abbiamo discusso fino a oggi gli indennizzi». —

F. FOR.

© BY RICCHI AL CLAN FORTI E PIZZICATI

HANNO DETTO

Maria Elisabetta Alberti Casellati (presidente del Senato):

«Desidero esprimere la mia preoccupazione e un auspicio perché, nel rigoroso rispetto dell'accertamento delle responsabilità, la risposta del mondo politico e istituzionale indichi la via più rapida per la costruzione del nuovo ponte e delle infrastrutture che collegano Genova all'Europa. Ho sempre Genova nella mente e nel cuore soprattutto in queste ore, in cui mi auguro si materializzi una risposta importante ed efficace alla ferita ed al dolore della città, soprattutto al suo futuro. Genova ha infatti bisogno di un forte sostegno».

Luca Pastorino (deputato LeU):

«Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, deve dimettersi: se non lo farà, ho intenzione di chiedere una mozione di sfiducia chiedendo il sostegno di tutti i parlamentari liguri. Spero che di fronte a un decreto inadeguato, che non destina adeguate risorse nemmeno al porto e al trasporto, i miei colleghi, indipendentemente dall'appartenenza politica, sottoscrivano l'iniziativa».

Vito Vattuone e Alberto Pandolfo (Pd Liguria e Genova):

«Non vi è traccia di misure a sostegno e per il rilancio dell'economia genovese e il suo porto, che è il primo scalo d'Italia. C'è, a stento, la riparazione dei danni subiti. Non c'è la cassa in deroga per la piccola e media impresa commerciale e artigianale. Niente sesto lotto del Terzo Valico, con buona pace del viceministro Rixi che, a questo punto, dovrebbe dimettersi. C'è una sola certezza: il ponte lo paga subito lo Stato, le autostrade si vedrà. Davvero niente male per i giustizieri dei poteri forti».

Manuela Gagliardi, Roberto Cassinelli e Roberto Bagnasco (deputati FI):

«La faida interna tra Di Maio e Tria ha del grottesco: al posto che cercare chimere elettorali nel reddito di cittadinanza, i grillini pensino a Genova. Indichino almeno un Commissario per la ricostruzione, una strategia, il soggetto che ricostruirà il ponte o un percorso, battano un colpo! Il tempo scorre e i liguri non hanno più alcun interesse alle beghe interne al Governo e al loro dilettantismo».

Alice Salvatore (M5S Regione):

«I progetti di ricostruzione del ponte Morandi devono essere vagliati con un concorso serio, anche mettendo da parte quello dell'architetto Renzo Piano. La nostra esigenza, come cittadini, è avere un nuovo ponte sicuro, solido e nel più breve tempo possibile effettuando però tutti i doverosi controlli».

Franco Senarega (Lega, Regione)

«Il Terzo Valico andrà avanti e le misure per aiutare l'economia genovese, realtà portuali incluse, pure. Mentre la propaganda del Pd si basa su bozze, noi rappresentiamo la Lega del fare, lasciando agli altri le sterili polemiche. Il decreto Genova proprio oggi è al Quirinale per la firma del presidente della Repubblica e mi sembra, quindi, che il governo sia amico della nostra Città capoluogo. Occorre concentrarsi tutti insieme per ottenere, immediatamente dopo, il nome del Commissario per la ricostruzione in modo da non perdere tempo prezioso».

Il Secolo XIX

UNA LUNGA ATTESA PER RITROVARSI CON SCELTE BEFFA E FATTE MALE

Habemus decretum. A un mese e mezzo dal crollo del Morandi e 13 giorni dopo che il Premier, Giuseppe Conte, ha sventolato di fronte ai genovesi dei fogli bianchi, finalmente il provvedimento è arrivato al Quirinale. Purtroppo, commentarne i contenuti dicendo che lascia l'amaro in bocca sarebbe un delicato eufemismo.

La generosità delle bozze iniziali si è asciugata: i fondi messi a disposizione appaiono ben poca cosa rispetto alle promesse e soprattutto rispetto all'impatto che già si osserva sull'economia. A farne le spese sono le categorie produttive che avevano maturato delle aspettative, vuoi per un senso di giustizia destinato alla frustrazione, vuoi per fiducia nelle parole spese dal Governo. Le risorse per autotrasportatori e Porto sono letteralmente decimate.

Gli uni vedono l'asticella scendere da circa 180 milioni di euro nel triennio a una ventina. Il Porto, per il quale si era immaginata la possibilità di trattenere circa il 3% dell'Iva generata, paria circa cento milioni, dovrà accontentarsi di circa trenta, a carico del fondo riservato a tutti gli scali italiani.

Con la doppia beffa di penalizzare altre **Autorità portuali** ed esporre Genova al rischio

di fare le spese del "privilegio" attraverso minori trasferimenti nel futuro. Ancora più bruciante la delusione di imprese e sindacati. Da un lato, la defiscalizzazione si applicherà automaticamente alla sola zona rossa, mentre per la zona arancione i soggetti, per avere parte delle agevolazioni, dovranno rientrare nella costituenda "zona franca urbana" i cui contorni saranno definiti dalla Regione.

Dall'altro, manca ogni riferimento alla cassa integrazione in deroga, in uno dei casi in cui tale strumento non appare distortivo ma sembra realmente collimare con esigenze contingenti dovute all'emergenza.

Anche la partita per il ripristino della viabilità genovese appare lunga e complessa. Il passaggio cruciale è la nomina del Commissario per la ricostruzione, che affiancherà Giovanni Toti, svuotandone di fatto i poteri, in una irrazionale duplicazione di ruoli. L'indicazione spetta a Palazzo Chigi: un primo test sarà proprio osservare quanto ci vorrà per compiere la scelta. I lavori potrebbero partire anche subito -la stessa Procura ne ha sollecitato l'avvio- ma nulla si muoverà fino all'arrivo del Commissario.

Non appena questi procederà con gli affidamenti, inizierà presumibilmente la battaglia legale di Autostrade, completamente esclusa (assieme agli altri concessionari autostradali).

Una scelta che certamente non favorirà celeri ricostruzioni.

- segue

Nel complesso, il giudizio non può quindi che essere duro. Il decreto arriva tardi e male. Tardi perché, alla luce dei suoi contenuti piuttosto modesti, non si capisce il senso di un' attesa tanto lunga. Male perché, oltre appunto a rappresentare un tiepido palliativo per una situazione economica drammatica, l' intera parte sulla ricostruzione del ponte rimane avvolta dall' incertezza sull' esito del contenzioso. Dopo tante reiterate promesse, Genova avrebbe meritato qualcosa di meglio. Oggi la città ha il sacrosanto diritto al mugugno, se non addirittura all' amarezza e alla rabbia. Nelle prossime settimane bisogna incoraggiare i parlamentari liguri perché accantonino le rispettive appartenenze e si impegnino a portare a casa dei risultati concreti. Quando infine l' iter parlamentare sarà concluso e il Commissario si sarà insediato, sarà il momento di rimboccarsi le maniche e mostrare a tutti che Genova sa come risollevarsi. Ma non per questo è pronta a dimenticare.

-

Genova, l'Authority approva provvedimenti: ricollocazione aziende e concessioni

GENOVA - L'Authority di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale approva provvedimenti di emergenza per far fronte alla situazione creatasi in relazione al crollo del Ponte Morandi. *"Siamo riusciti a dare alcune importanti risposte alla città, contribuendo a risistemare servizi essenziali. Si tratta di un primo passo che non preclude alla ricollocazione di altre aziende di interesse pubblico e portuale, - ha spiegato il presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini - un' apertura del porto alla sua città per far fronte in maniera coesa all'emergenza in atto".*

Rende noto l'ente portuale che il Comitato di gestione riunitosi ha provveduto ad esaminare il primo esito del censimento degli spazi portuali, avviato dall'Authority a seguito del crollo del viadotto, **per verificare la disponibilità di spazi per la ricollocazione temporanea di aziende coinvolte dall'evento, approvando i criteri per avviare gli iter concessori nei confronti di imprese che forniscono servizi di interesse pubblico, ubicate in zona rossa o comunque interessate dalla situazione di emergenza.** Sono stati quindi delineati i primi provvedimenti urgenti, che riguardano **aziende impegnate nella raccolta di rifiuti in città.**

All'ordine del giorno anche disposizioni per la **riorganizzazione della viabilità portuale**, mirati a preservare l'operatività dello scalo riducendone l'impatto sulla viabilità urbana. E' stata, infatti, approvata la **sospensione temporanea di una porzione di concessione in capo alla società Gruppo Messina per la realizzazione urgente della nuova strada dedicata al traffico portuale.**

Sempre in connessione alle urgenze di **rilocalizzazione di soggetti coinvolti dal crollo del ponte Morandi** e dalle opere viabilistiche realizzate in ambito portuale per far fronte all'emergenza, il comitato ha approvato la **sospensione temporanea di una porzione delle aree concesse al Consorzio Bettolo, che potranno provvisoriamente ospitare le funzioni portuali che devono essere trasferite.**

Il Comitato ha poi autorizzato la società Alkion Terminal Vado Ligure Srl a realizzare l'impianto di recupero vapori "VRU" presso il terminal portuale di Vado, rinnovando per 20 anni la concessione del pontile per le operazioni di imbarco/sbarco dei prodotti petroliferi, ed ha esaminato la richiesta di proroga di Terminal San Giorgio a seguito della quale è stata definitivamente approvata la relativa concessione sino al 2033.

Il Secolo XIX

PAOLO EMILIO SIGNORINI Il presidente dello scalo ligure: mi auguro che il governo lo corregga

«Così questo testo non può funzionare: gli aiuti per la logistica non bastano»

Matteo Dell' Antico /GENOVA Il messaggio è chiaro. E racchiude tutta la preoccupazione di chi guida un' industria, quella del porto di Genova, che tra occupati diretti e indotto garantisce lavoro a 60 mila persone. Il presidente del primo porto d' Italia, Paolo Emilio Signorini, non usa mezzi termini: «Questo decreto, così com' è, non va bene, i fondi messi a disposizione non sono sufficienti».

Secondo il numero uno dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale «qualcuno dovrebbe capire l' impatto che il crollo di Ponte Morandi ha avuto su tutta l' economia legata al porto. Non è crollato un ponte nel nulla ma nel bel mezzo di una città», dice.

Presidente, al porto sono stati concessi 30 milioni di euro. Che cifra sperava di ottenere?

«Voglio fare un' analisi precisa. Nel testo ci sono molte misure positive. Il problema è che non sono state sviluppate a dovere».

In che senso?

«Prendiamo proprio i 30 milioni di euro dati al porto.

Sono pochi, è evidente. Si è passati dai 95 milioni iniziali a 20 milioni. Ora ce ne troviamo 30: ci aspettavamo molto di più».

Quali altre cose non la convincono?

«Il capitolo che riguarda il settore dell' autotrasporto.

Per questo comparto, da qui al 2020, erano stati previsti 180 milioni di euro. Ora i camionisti avranno solo 20 milioni. Non sono sufficienti, è evidente».

In fase di conversione in legge del decreto potrà cambiare qualcosa?

«Me lo auguro. Il governo ci ha ascoltato a lungo. Ho parlato con il ministro Toninelli che ha sempre preso nota delle nostre richieste. Gli ho spiegato quelli che sono i problemi, enormi, del porto dopo il crollo del Morandi.

- segue

Credo abbia capito, voglio essere fiducioso».

Cosa non ha funzionato?

«Per chi non è di Genova e non conosce a fondo questo scalo non è facile capire quelli che sono i danni che l'intero comparto produttivo legato al settore marittimo sta subendo. Ci sono i problemi dei portuali, quelli delle aziende dell'autotrasporto, degli **armatori** e dei termina listi. Ci sono le navi che arrivano in banchina e scaricano meno merce perché c'è chi teme che questi prodotti pos Signorini, presidente del porto sano arrivare a destinazione con grandi ritardi per via dell'assenza del Morandi».

Su quali altri punti sarà necessario intervenire?

«La creazione di una zona logistica semplificata è un ottimo segnale. Ma quest'area va ampliata. E devono essere concessi fondi per il sistema di navettamento delle merci».

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

Decreto Genova e Terzo Valico potrebbero essere i simboli della ripresa nazionale

ROMA - La Liguria in questi giorni è al centro dell'attenzione nazionale in quanto si sta attendendo l'approvazione del decreto Genova dal Quirinale e notizie sul proseguimento dell'opera del Terzo valico, elementi che possono diventare un simbolo della ripresa nazionale. Cosa cambierà? Innanzitutto non verranno favorite delle mere nazionalizzazioni, ma verranno studiate delle vie di mezzo (per esempio prendendo spunto dal modello anglosassone) dove il tema centrale sarà da una parte non mettere più lo Stato in condizioni di non poter esercitare il proprio potere di controllo – come purtroppo accade nelle concessioni autostradali – e dall'altra obbligare i concessionari privati ad avere maggiore coscienza in quanto gestori di infrastrutture pubbliche.

A questo si va ad aggiungere anche **un nodo spinoso per le infrastrutture che è "l'impossibilità di decidere come si costruisce o ricostruisce un ponte senza chiedere deroghe all'Unione Europea"**. Questo, a detta del viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, **Edoardo Rixi**, intervenuto sull'argomento nell'ambito della manifestazione **Naples Shipping Week**, **"continua a provocare lungaggini dovute per lo più alle burocrazie italiana ed europea"**. Lungaggini che non sono più compatibili con un mondo che chiede risposte sempre più rapide. In proposito, se si riuscisse a superare questo empasse la Liguria potrebbe diventare un nuovo e grande laboratorio per le grandi opere grazie soprattutto a una catena logistica che mira a diventare ancora più competitiva nei confronti di quella nord europea.

Il decreto Genova e il Terzo valico risultano pertanto fondamentali per lo sviluppo sia della Liguria che dell'Italia intera. Per il decreto siamo ormai alle battute finali in quanto dovrebbe vedere la luce entro una settimana dalla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale, mentre per il terzo valico i fondi del quinto lotto sono già stati approvati ma sono stati bloccati dal vertice del dicastero delle Infrastrutture e ora si attendono riscontri in merito o quanto meno delle spiegazioni. Il Terzo valico dei Giovi (ferrovia Tortona/Novi Ligure -Genova) consentirebbe di creare un collegamento veloce con l'Europa centrale per il trasporto delle merci che transitano giornalmente dal porto ligure. Infine, gli occhi sono puntati anche sulla Gronda, opera che doveva essere eseguita già da alcuni decenni.

- segue

Questa sta offrendo lo spunto al viceministro Rixi per calendarizzare le opere più importanti e rapide sul territorio nazionale onde evitare pregiudizi e sovrapposizione di problemi nonché lanciare entro l'anno un piano di cento opere sulla rete Anas che coinvolga tutte le regioni italiane. Opere su viadotti stradali o ferroviari limitati al traffico e mai eseguite dai governi precedenti.

Informazioni Marittime

Ponte Morandi, Confetra: "Fronteggiare le ricadute sul lavoro"

La Confederazione propone al governo di alleggerire il carico fiscale per le aziende dell'area impegnate nella supply chain logistica

Nei giorni scorsi si è riunita a Genova la Giunta Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica – convocata proprio nel capoluogo ligure per sottolineare la vicinanza dell'intero sistema confederale alla città e fronteggiare le criticità scaturite dal **crollò del Ponte Morandi**. Due le questioni sul tappeto: il tema della riorganizzazione del lavoro, collegata alla necessità di rimodulare le concrete operazioni di movimentazione e trasporto della merce in entrata ed in uscita dallo scalo, e quello economico istituzionale, incentrato sull'indispensabile sostegno richiesto al Governo per le imprese logistiche e portuali.

Sulla questione sindacale la Giunta ha infatti approvato una proposta di accordo da sottoporre al sindacato per favorire – nei settori di riferimento dei diversi CCNL coinvolti – maggiore flessibilità di orario lavorativo e contenimento degli extra costi in cambio dell'impegno a salvaguardare i livelli occupazionali nonostante la riduzione prevedibile dei volumi in transito.

Sul fronte economico del sostegno alle imprese, Confetra ha proposto al governo nei giorni scorsi un pacchetto strutturato di misure e di interventi volti ad alleggerire il carico fiscale e le corresponsioni concessorie per le aziende impegnate nella supply chain logistica (spedizionieri, autotrasportatori, corrieri, logistici, terminalisti, agenti marittimi e operatori ferroviari). Il tutto per l'intera durata dell'emergenza, prevedibilmente due anni, ed attraverso gli strumenti delle compensazioni forfettarie e delle detrazioni fiscali.

Logistica portuale Per migliorare l'accessibilità al porto e realizzare infrastrutture ...

Logistica portuale Per migliorare l'accessibilità al porto e realizzare infrastrutture informatiche e fisiche, possono essere spesi 8 milioni nel 2018, 15 nel 2019 e 7 nel 2020 Nel territorio della Città metropolitana di Genova è istituita una zona franca urbana.

I confini saranno stabiliti dal commissario per l'emergenza (Giovanni Toti) Le imprese che hanno la sede principale o una sede operativa nella zona franca e hanno subito una riduzione del fatturato di almeno il 25% tra il 14 agosto e il 30 settembre 2018, rispetto allo stesso periodo del 2017, hanno diritto a una serie di agevolazioni: esenzione delle imposte sul reddito fino a un massimo di 100 mila euro esonero dal versamento di contributi previdenziali e assistenziali (esclusa l'assicurazione obbligatoria) Le misure sono concesse nel periodo di imposta in corso alla data di conversione del decreto legge e per l'anno successivo Le esenzioni spettano anche alle imprese che aprono nella zona franca entro il 31 dicembre 2019, per il primo anno di attività Incremento del gettito Iva portuale Per gli anni 2018 e 2019 il 3% dell'Iva sull'importazione di merci in Italia è destinata all'Autorità portuale di Genova e Savona, fino a un massimo di 30 milioni.

«Promesse decadute, siamo delusi»

Anche l' autotrasporto è pronto a scendere in piazza e unirsi alla protesta del mondo portuale e dei sindacati dopo che al settore dei Tir sono stati concessi 20 milioni di euro contro gli iniziali 180 -in tre anni -che prevedeva il "decreto Genova". «Siamo molto più che delusi - tuona Giuseppe Tagnochetti (nella foto), coordinatore ligure di Trasportounito - visto che il sostegno che il governo ha deciso di fare ai camionisti è stato drasticamente ridotto rispetto alle indicazioni iniziali». «Ogni giorno- prosegue ci sono più di quattromila Tir che operano con il porto di Genova e i danni che le imprese dell' autotrasporto stanno subendo sono enormi».

Secondo il coordinatore ligure di Trasportounito, associazione che su tutto il territorio italiano conta centinaia di aziende associate, i costi in più pagati dal comparto sono dovuti principalmente ai tempi di attesa e poi ai tragitti più lunghi che i Tir sono costretti ad affrontare dopo il calo del Morandi. «Dopo aver visto il decreto prosegue - siamo rimasti senza parole perchè non avremmo mai immaginato che il nostro settore potesse essere penalizzato fino a questo punto.

Mi auguro -chiude -che almeno in fase di conversione possa verificarsi una netta inversione di marcia rispetto a quanto è stato deciso fino a questo momento. Gli autotrasportatori non acceranno un trattamento del genere».

- M.D.A.

PORTO | Incontro a Ravenna con le associazioni Arsi e Alsea. Esito promettente

L' Autorità punta a collaborare con ben 700 imprese lombarde

La sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale ha ospitato un incontro promosso dall' Associazione Ravennate degli Spedizionieri Internazionali (Arsi) con l' Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori (Alsea) che rappresenta 700 aziende della Lombardia.

L' evento fa seguito all' iniziativa, in corso da tempo da parte di Arsi, volta a rappresentare il territorio portuale ravennate e le sue professionalità alle varie componenti logistiche del territorio nazionale che aderiscono a Fedespedi.

All' incontro hanno preso parte Daniele Rossi, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, con il Segretario Generale Paolo Ferrandino, Danilo Belletti, presidente Arsi, Alessandra Riparbelli consigliere di Arsi, Betty Schiavoni e Andrea Cappa, rispettivamente Presidente e Segretario Generale di Alsea, Marco Migliorelli, consigliere nazionale di Fedespedi e Confetra.

«Si è trattato di un incontro operativo - spiega Danilo Belletti - durante il quale il Presidente Rossi ha potuto illustrare le opportunità che possono svilupparsi con l' avvio dell' approfondimento dei fondali a -12.50 metri e con la realizzazione delle aree per la logistica».

Per Marco Migliorelli «questi incontri sono indispensabili per confrontarsi sulle esperienze logistiche ed al contempo divulgare l' immagine portuale ravennate caratterizzata da elementi unici per infrastrutture e professionalità, anche in divenire, che di certo possono attrarre merci/imprenditori sensibili alle opportunità logistiche più diversi flussi e articolate».

«Si è trattato - commenta Betty Schiavoni, Presidente di Alsea - di una visita che abbiamo fatto con piacere anzitutto perché per la nostra associazione tutti i porti italiani sono importanti. I porti non devono lavorare per guadagnare tra di loro a discapito di un altro porto italiano ma occorre ragionare come un insieme per andare a recuperare tra di loro da altri Paesi. Ciò vale ovviamente anche per Ravenna che troppo spesso quando si parla di trasporto merci non viene tenuta nella giusta considerazione. Si tratta di una anomalia se pensiamo che Ravenna è il principale porto italiano per le rinfuse solide, così come abbiamo potuto ammirare nel corso della visita che abbiamo trovato molto interessante. Abbiamo poi apprezzato, oltre alla accoglienza squisita dei colleghi di Ravenna e dell' Autorità di Sistema Portuale, i programmi di sviluppo del porto che rendono Ravenna una opportunità per chi vive di trasporto merci».

«Con Alsea e Arsi - dichiara il Presidente Rossi - abbiamo avviato un percorso molto pratico.

Non solo abbiamo presentato quello che può offrire oggi il porto di Ravenna e quello che offrirà domani, ma abbiamo puntato anche sulla elasticità di una piattaforma logistica capace di interagire con il cliente proponendo anche soluzioni ad hoc. Per questo motivo sono grato ai rappresentanti di Arsi, a Schiavoni e Cappa per darci la possibilità di salire a Milano per presentare la nostra capacità operativa agli associati Alsea».

IL FUTURO DELLE BANCHINE

Livorno fa la Svizzera Accordo in vista per love boat e auto

LIVORNO

Triplice accordo tra Livorno e la Svizzera. È l'obiettivo della missione a Roma del presidente dell'Autorità Stefano Corsini, che ieri ha incontrato l'ambasciatore svizzero Giorgio Kessler. Sul tavolo la prospettiva di una collaborazione con Berna che sfruttando le reti di collegamento già esistenti consenta allo scalo labronico di diventare, assieme al porto della Lanterna (scalo portuale di eccellenza), un punto di riferimento per il flusso di traffico merci transalpino.

Corsini e Kessler hanno parlato a lungo della possibilità di sviluppare questa cooperazione commerciale. La Svizzera è prima di tutto la patria di MSC, big company che da tempo scommette sullo sviluppo di Livorno come porto base per il traffico crocieristico. Per il 2019 il gruppo ginevrino ha infatti annunciato che potenzierà la propria presenza a Livorno con 34 scali in home port, parziale e non.

Ma di sole crociere non si vive. Livorno, che in Italia mantiene un primato nel traffico di auto-nuove, pun-

ta sulle potenzialità offerte dal trasporto elettrico (e dal car sharing) per aprirsi un varco verso i floridi mercati della Cina. Non è un caso che all'incontro ieri fosse presente uno dei maggiori esperti nel campo, Salvatore Pinto, Chairman di Green Energy Storage Srl, la società che assieme a Sharengo e Materials Mates Italia, ha fondato il consorzio Nuova Energia Mobile - N.E.Mo. il cui progetto di dare una seconda vita alle batterie delle auto elettriche vede nell'Interporto Vespucci uno dei centri di eccellenza per la ricerca applicata nell'ambito dell'integrazione tra il settore dell'energia e quello della mobilità elettrica e sostenibile. Infine, la terza gamba su cui poggerebbe questa collaborazione è il traffico container.

«La Svizzera – spiega Corsini – si trova in una posizione strategica rispetto agli assi di trasporto internazionali. Lavoreremo per avvicinare le due realtà e per sviluppare azioni che possano essere di interesse strategico per lo sviluppo economico dei porti dell'Alto Tirreno». —

▼ BY MICHAEL MURPHY/ISTOCKPHOTO

Livorno cerca un ponte con la Svizzera

Accordo per rafforzare la competitività

LIVORNO – Rafforzare i rapporti commerciali con la Svizzera, anche nell'ottica di una piena complementarità con Genova. Questo l'obiettivo della missione a Roma del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, che ieri ha incontrato l'ambasciatore svizzero in Italia, Malta e San Marino, Giorgio Kessler.

Sul tavolo la prospettiva di un patto di collaborazione con Berna che sfruttando le reti di collegamento già esistenti consenta allo scalo labronico di diventare, assieme al porto della Lanterna (che è lo scalo portuale di eccellenza della Confederazione Elvetica), un punto di riferimento per il flusso di traffico merci transalpino.

Corsini e Kessler hanno parlato a lungo della possibilità di sviluppare questa cooperazione commerciale.

La Svizzera è prima di tutto la patria di Msc, big company che da tempo scommette sullo sviluppo di Livorno come porto base per il traffico crocieristico. Per il 2019 il gruppo ginevrino ha infatti annunciato che potenzierà la propria presenza a Livorno con 34 scali in home port, parziale e non. Si tratta di un importante riconoscimento su cui puntare per assicurare al porto della città dei Quattro Mori una fonte di approvvigionamento pressoché costante di crocieristi svizzeri, che potrebbero così imbarcarsi da Livorno dopo aver raggiunto Pisa via aereo da Zurigo.

Ma di sole crociere non si vive. Livorno, che in Italia mantiene un importante primato nel traffico di auto nuove, punta molto sulle potenzialità offerte dal trasporto elettrico (e dal car sharing) per aprirsi un varco verso i floridi mercati della Cina. Anche la Svizzera, che nel Maggio del 2013 ha sottoscritto un trattato di libero scambio con Pechino, intravede in questo particolare settore un futuro pieno di opportunità per implementare il proprio business.

Non è un caso che all'incontro ieri fosse presente uno dei maggiori esperti nel campo, Salvatore Pinto, chairman di Green Energy Storage Srl, la società che assieme a Sharengo e Materials Mates Italia, ha fondato il consorzio Nuova Energia Mobile – N.E.Mo. il cui progetto di dare una seconda vita alle batterie delle auto elettriche vede nell'Interporto Vespucci uno dei centri di eccellenza per la ricerca applicata nell'ambito dell'integrazione tra il settore dell'energia e quello della mobilità elettrica e sostenibile.

Infine, la terza gamba su cui poggerebbe questa collaborazione è il traffico container.

Se queste sono le prospettive, l'obiettivo del tavolo di lavoro di ieri è stato quello di cominciare a trasformarle in progetti concreti.

- segue

Per questo, Corsini – che nella missione a Roma era accompagnato dal dirigente Promozione e comunicazione, Gabriele Gargiulo, oltre che dal funzionario di Invitalia, Lorenzo Robbe e da un rappresentante della Regione Toscana, Marco Bennici (settore politiche e iniziative regionali per l'attrazione degli Investimenti) – ha invitato l'ambasciatore e gli operatori del Canton Ticino a venire a Livorno per un confronto più approfondito sulle questioni affrontate.

«La Svizzera – ha dichiarato il numero uno dei porti dell'Alto Tirreno – si trova in una posizione strategica rispetto agli assi di trasporto internazionali: la realizzazione in tempi sostenibili di una cooperazione commerciale fattiva è sicuramente un obiettivo alla nostra portata. Lavoreremo per avvicinare le due realtà e per sviluppare azioni che possano essere di interesse strategico per lo sviluppo economico dei porti dell'Alto Tirreno».

Livorno: L'Authority cerca un ponte con la Svizzera

Automotive, crociere, e container. Un accordo a tre gambe per rafforzare la competitività

Livorno, 27 settembre 2018 – Rafforzare i rapporti commerciali con la Svizzera, anche nell'ottica di una piena complementarità con Genova. Questo l'obiettivo della missione a Roma del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, che ieri ha incontrato l'ambasciatore svizzero in Italia, Malta e San Marino, Giorgio Kessler

Sul tavolo la prospettiva di un patto di collaborazione con Berna che sfruttando le reti di collegamento già esistenti consenta allo scalo labronico di diventare, assieme al porto della Lanterna (che è lo scalo portuale di eccellenza della Confederazione Elvetica), un punto di riferimento per il flusso di traffico merci transalpino.

Corsini e Kessler hanno parlato a lungo della possibilità di sviluppare questa cooperazione commerciale.

La Svizzera è prima di tutto la patria di MSC, big company che da tempo scommette sullo sviluppo di Livorno come porto base per il traffico crocieristico. Per il 2019 il gruppo ginevrino ha infatti annunciato che potenzierà la propria presenza a Livorno con 34 scali in home port, parziale e non. Si tratta di un importante riconoscimento su cui puntare per assicurare al porto della Città dei Quattro Mori una fonte di approvvigionamento pressoché costante di crocieristi svizzeri, che potrebbero così imbarcarsi da Livorno dopo aver raggiunto Pisa via aereo da Zurigo.

Ma di sole crociere non si vive. Livorno, che in Italia mantiene un importante primato nel traffico di auto-nuove, punta molto sulle potenzialità offerte dal trasporto elettrico (e dal car sharing) per aprirsi un varco verso i floridi mercati della Cina. Anche la Svizzera, che nel maggio del 2013 ha sottoscritto un trattato di libero scambio con Pechino, intravede in questo particolare settore un futuro pieno di opportunità per implementare il proprio business. Non è un caso che all'incontro ieri fosse presente uno dei maggiori esperti nel campo, Salvatore Pinto, Chairman di Green Energy Storage Srl, la società che assieme a Sharengo e Materials Mates Italia, ha fondato il consorzio Nuova Energia Mobile – N.E.Mo. il cui progetto di dare una seconda vita alle batterie delle auto elettriche vede nell'Interporto Vespucci uno dei centri di eccellenza per la ricerca applicata nell'ambito dell'integrazione tra il settore dell'energia e quello della mobilità elettrica e sostenibile.

- segue

Infine, la terza gamba su cui poggerebbe questa collaborazione è il traffico container.

Se queste sono le prospettive, l'obiettivo del tavolo di lavoro di ieri è stato quello di cominciare a trasformarle in progetti concreti. Per questo, Corsini – che nella missione a Roma era accompagnato dal dirigente Promozione e Comunicazione, Gabriele Gargiulo, oltre che dal funzionario di Invitalia, Lorenzo Robbe e da un rappresentante della Regione Toscana, Marco Bennici (settore politiche e iniziative regionali per l'attrazione degli Investimenti) – ha invitato l'ambasciatore e gli operatori del Canton Ticino a venire a Livorno per un confronto più approfondito sulle questioni affrontate.

«La Svizzera – ha dichiarato il numero uno dei porti dell'Alto Tirreno – si trova in una posizione strategica rispetto agli assi di trasporto internazionali: la realizzazione in tempi sostenibili di una cooperazione commerciale fattiva è sicuramente un obiettivo alla nostra portata. Lavoreremo per avvicinare le due realtà e per sviluppare azioni che possano essere di interesse strategico per lo sviluppo economico dei porti dell'Alto Tirreno».

Porti: Livorno, progetto per movimentazione con tecnologia 5G

Con Ericsson e Cnit traffici ed attività più efficienti

(ANSA) - LIVORNO, 27 SET - Il progetto di collaborazione tra Ericsson, Porto di Livorno e Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (Cnit), nato per digitalizzare le operazioni portuali e renderle più efficienti e sostenibili attraverso l'utilizzo della tecnologia 5G, è stato scelto come uno dei 5 living lab di Corealis, progetto europeo dedicato alla realizzazione del 'porto del futuro'.

Nell'ambito di questa iniziativa, spiega un comunicato, Ericsson progetterà e implementerà casi d'uso innovativi relativi alla logistica avanzata, grazie alla realizzazione di una vera e propria rete 'end-to-end' 5G nel porto di Livorno.

L'obiettivo principale è dimostrare come le informazioni integrate provenienti da diversi dispositivi e navi presenti all'interno dell'area portuale, potenziate dalle tecnologie di realtà aumentata e combinate con algoritmi di controllo avanzati a livello centralizzato, possano accelerare le operazioni di carico e scarico e migliorare la sicurezza del personale.

Ericsson condurrà anche una valutazione dell'impatto sociale delle sperimentazioni in corso all'interno del contesto della città portuale, per arrivare alla formulazione di una strategia di utilizzo delle risorse che sia sostenibile a livello ambientale. Antonella Querci, dirigente per lo Sviluppo, la Programmazione Europea e l'Innovazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, spiega che "il 5G è una delle tecnologie che già nel breve periodo trasformeranno in profondità i porti. Con questa iniziativa concreta il porto di Livorno aggancia in anticipo l'onda di sviluppo della connettività pervasiva del 5G. Un soggetto di livello internazionale come Ericsson ha scelto Livorno come porto dove testare le nuove soluzioni 5G; un'opportunità straordinaria, non solo per modernizzare il porto, ma anche per l'attrazione di investimenti ad alto valore aggiunto sul nostro territorio".

Federico Rigoni, amministratore delegato di Ericsson in Italia, commenta: "Con la partecipazione al progetto europeo Corealis, Ericsson vuole dimostrare i benefici del 5G nell'ambito della logistica integrata portuale. La tecnologia mobile di nuova generazione potrà infatti garantire ai porti del futuro maggiore efficienza, competitività, sicurezza e sostenibilità ambientale. Corealis ci permette inoltre di proseguire la collaborazione avviata nel 2016 con una realtà all'avanguardia quale quella del Porto di Livorno e di entrare a contatto con le esperienze dei principali porti europei".

La collaborazione tra Ericsson e Porto di Livorno è nata nell'ambito del programma 5G for Italy, piattaforma creata nel 2016 da Ericsson e Tim, coinvolgendo industrie, università e istituzioni pubbliche italiane, con lo scopo di sviluppare casi di utilizzo innovativi della tecnologia 5G. Corealis, Port of the Future è un progetto che rientra nell'ambito del Programma Horizon 2020 'Transport Work Programme' che propone ai porti commerciali un quadro strategico e innovativo per gestire le sfide imminenti e future legate alla capacità, al traffico, all'efficienza e alla sostenibilità ambientale delle attività portuali. Il programma è basato sull'utilizzo delle più innovative tecnologie presenti sul mercato, tra cui Internet of Things (IoT), sistemi di data analytics e di gestione del traffico di prossima generazione, insieme alle reti 5G. Le innovazioni offerte da Corealis mirano ad aumentare l'efficienza e a ottimizzare l'uso del territorio occupato dai porti,

- segue

mantenendo allo stesso tempo un alto livello di sostenibilità finanziaria e nel rispetto dei principi dell'economia circolare e dei servizi legati all'ambiente urbano.

I porti di Livorno, Valencia, Pireo, Anversa, Haminakotka, coi corrispettivi progetti, sono stati selezionati all'interno di Corealis in qualità di living lab. Essi implementeranno e testeranno le innovazioni in reali situazioni operative, con il fine di creare veri case study a loro volta utili come modello per gli altri porti europei, presenti o meno nella piattaforma operativa di Corealis. All'interno di Corealis, Ericsson è alla guida del modulo tecnologico legato alle operazioni di smart terminal abilitate dal 5G.

Il Porto di Livorno sta partecipando attivamente alla rivoluzione digitale in atto nel campo del trasporto marittimo europeo. Si trova in una posizione geografica favorevole nella Toscana occidentale, e riveste un ruolo importante nel commercio europeo grazie ai 780.000 container e ai 2,5 milioni di passeggeri (traghetti e navi da crociera) in transito ogni anno.

Questi elementi rendono il Porto di Livorno un punto di riferimento ideale per l'implementazione di soluzioni tecnologiche orientate alla crescita sostenibile.

Livorno: operazioni portali con tecnologia 5G

Progetto europeo Corealis con Ericsson e Cnit

LIVORNO – Il progetto di collaborazione tra Ericsson, il porto di Livorno e il Consorzio nazionale interuniversitario delle telecomunicazioni (Cnit), nato con l'obiettivo di digitalizzare le operazioni portuali e renderle più efficienti e sostenibili attraverso l'utilizzo della tecnologia 5G, è stato scelto come uno dei cinque living lab all'interno di Corealis, il progetto europeo dedicato alla realizzazione del porto del futuro.

Nell'ambito di questa iniziativa, Ericsson progetterà e implementerà casi d'uso innovativi relativi alla logistica avanzata, grazie alla realizzazione di una vera e propria rete end-to-end 5G nell'area del porto di Livorno.

L'obiettivo principale è dimostrare come le informazioni integrate provenienti da diversi dispositivi e navi presenti all'interno dell'area portuale, potenziate dalle tecnologie di realtà aumentata e combinate con algoritmi di controllo avanzati a livello centralizzato, possano accelerare le operazioni di carico e scarico e migliorare la sicurezza del personale.

Ericsson condurrà anche una valutazione dell'impatto sociale delle sperimentazioni in corso all'interno del contesto della città portuale, per arrivare alla formulazione di una strategia di utilizzo delle risorse che sia sostenibile a livello ambientale.

Antonella Querci, dirigente Sviluppo, programmazione europea e innovazione dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale ha sottolineato che "il 5G è una delle tecnologie che già nel breve periodo trasformeranno in profondità i porti. Con questa iniziativa concreta il porto di Livorno aggancia in anticipo l'onda di sviluppo della connettività pervasiva del 5G. Un soggetto di livello internazionale come Ericsson ha scelto Livorno come porto dove testare le nuove soluzioni 5G; un'opportunità straordinaria, non solo per modernizzare il porto, ma anche per l'attrazione di investimenti ad alto valore aggiunto sul nostro territorio".

Per Federico Rigoni, amministratore delegato di Ericsson in Italia: "Con la partecipazione al progetto europeo Corealis, Ericsson vuole dimostrare i benefici del 5G nell'ambito della logistica integrata portuale. La tecnologia mobile di nuova generazione potrà infatti garantire ai porti del futuro maggiore efficienza, competitività, sicurezza e sostenibilità ambientale. Corealis ci permette inoltre di proseguire la collaborazione avviata nel 2016 con una realtà all'avanguardia quale quella del porto di Livorno e di entrare a contatto con le esperienze dei principali porti europei".

-segue

La collaborazione tra Ericsson e lo scalo labronico è nata nell'ambito del programma 5G for Italy, una piattaforma collaborativa creata nel 2016 da Ericsson e Tim, coinvolgendo industrie, università e istituzioni pubbliche italiane, con lo scopo di sviluppare casi di utilizzo innovativi della tecnologia 5G.

Corealis, Port of the Future è un progetto che rientra nell'ambito del Programma Horizon 2020 "Transport Work Programme", che propone ai porti commerciali un quadro strategico e innovativo per gestire le sfide imminenti e future legate alla capacità, al traffico, all'efficienza e alla sostenibilità ambientale delle attività portuali. Il programma in corso è basato sull'utilizzo delle più innovative tecnologie presenti sul mercato, tra le quali l'Internet of Things (IoT), i sistemi di data analytics e di gestione del traffico di prossima generazione, insieme alle reti 5G. Le innovazioni offerte da Corealis mirano ad aumentare l'efficienza e a ottimizzare l'uso del territorio occupato dai porti, mantenendo allo stesso tempo un alto livello di sostenibilità finanziaria e nel rispetto dei principi dell'economia circolare e dei servizi legati all'ambiente urbano.

I porti di Livorno, Valencia, Pireo, Anversa, Haminakotka, con i corrispettivi progetti, sono stati selezionati all'interno di Corealis in qualità di living lab. Essi implementeranno e testeranno le innovazioni in reali situazioni operative, con il fine di creare veri case study a loro volta utili come modello per gli altri porti europei, presenti o meno nella piattaforma operativa di Corealis.

All'interno di Corealis, Ericsson è alla guida del modulo tecnologico legato alle operazioni di smart terminal abilitate dal 5G.

Ricordiamo, infine che il porto livornese sta partecipando attivamente alla rivoluzione digitale in atto nel campo del trasporto marittimo europeo. Si trova in una posizione geografica favorevole nella Toscana occidentale, e riveste un ruolo importante nel commercio europeo grazie ai 780.000 container e ai 2,5 milioni di passeggeri (traghetti e navi da crociera) in transito ogni anno. Questi elementi rendono lo scalo un punto di riferimento ideale per l'implementazione di soluzioni tecnologiche orientate alla crescita sostenibile.

Di Maio firma l'adesione alla Blockchain partnership

L'Italia era rimasta fuori dalla collaborazione

ROMA – “Il Governo -ha dichiarato il ministro dello Sviluppo Economico e del Lavoro Luigi Di Maio- ha firmato l'adesione dell'Italia alla Blockchain partnership. L'Europa deve giocare un ruolo di primo piano nello sviluppo delle tecnologie blockchain.

Ventuno paesi dell'Unione europea (Austria, Belgio, Bulgaria, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Olanda, Polonia, Portogallo, Regno unito, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Norvegia) hanno già sottoscritto gli impegni della cosiddetta “European blockchain partnership” in occasione del Digital day 2.

In un secondo momento si sono uniti Grecia, Romania, Danimarca e Cipro. L'Italia -continua il ministro- ne era inspiegabilmente rimasta fuori, almeno fino ad oggi. Lo scopo principale della collaborazione tra gli Stati membri sarà lo scambio di esperienze e competenze in campo tecnico e normativo, soprattutto al fine di promuovere la fiducia degli utenti e la protezione dei dati personali, aiutare a creare nuove opportunità di business e stabilire nuove aree di leadership dell'Ue a beneficio dei cittadini, dei servizi pubblici e delle aziende.

A livello regolamentare si tenderà alla creazione di un ambiente flessibile, che rispetti le leggi dell'Unione europea attraverso chiari modelli amministrativi.

Ad oggi la Commissione europea ha investito oltre 80 milioni di euro in progetti legati al Blockchain e circa 300 milioni di euro sono previsti per lo sviluppo della tecnologia entro il 2020.

A Febbraio di quest'anno la Commissione ha lanciato inoltre il “Blockchain observatory and forum”, che rappresenta uno degli archivi più completi sulla blockchain a livello globale.

La tecnologia blockchain sta già entrando nella vita quotidiana di cittadini e imprese, solo per citare alcuni esempi, nella gestione dello scambio di energia, della logistica, la tutela dei dati personali, sanitari e della proprietà intellettuale, sicurezza dei registri pubblici come catasto o anagrafe”.

Adsp: Lega e Fdi chiedono il commissariamento

Dure critiche alla gestione di Molo Vespuccie in particolare al presidente Francesco Maria di Majo che lunedì sarà impegnato in un convegno organizzato dal Pd. Vertenze in atto, ruolo politico e scarsa attenzione allo sviluppo dello scalo: questo quanto messo in evidenza dai due partiti

CIVITAVECCHIA - "Il Presidente dell'Autorità di Sistema portuale Francesco Maria di Majo non fa altro che aggiungere quotidianamente motivazioni, semmai ce ne fosse bisogno, alla ferma determinazione del gruppo della Lega di Civitavecchia di chiedere quanto prima al Governo in carica la sua immediata rimozione con un commissariamento dell'Ente". Arriva dal nuovo entrato nella Lega, Stefano D'Angelo, l'ennesima critica contro il vertice di Molo Vespucci.

"Se non fossero sufficienti i numeri sempre più disastrosi della gestione di questo strano personaggio, ad oggi si aggiungono alle nostre motivazioni - oltre alla sua incompetenza tecnica- anche la sua evidente partigianeria politica che - ha aggiunto - mai come in questo momento sta creando danni irreparabili all'intera struttura dell'Authority portuale di Civitavecchia. Vengono addirittura organizzati all'interno dell'Ente convegni con tanto di simbolo del Partito Democratico, tra i cui partecipanti viene annoverato il Presidente-Militante Francesco Maria di Majo. Si è dato così inizio alla tarantella della campagna elettorale per le amministrative del 2019 in cui il presidente ha evidentemente deciso di scendere in campo, in cui il presidente ha evidentemente deciso di parteggiare per il suo partito del cuore in maniera esplicita e diretta. È inoltre di questi giorni la notizia di una profonda revisione della pianta organica dell'autorità portuale in cui, in maniera scientifica, si sono penalizzate ed umiliate risorse e professionalità che ben operano ed hanno operato negli anni nell'esclusivo interesse del porto di Civitavecchia favorendo, con nomine ed incarichi scellerati - ha ribadito D'Angelo - compagni di partito che evidentemente sono più disponibili a portare a termine il piano di distruzione del porto di Civitavecchia messo in atto, ormai da due anni, dal peggior presidente dell'autorità portuale della storia di questa città. Sono stati affidati servizi strategici e uffici di grande importanza a persone che altro non hanno dimostrato nella loro vita se non di appartenere ad un partito politico ed essere fedeli ad una tessera che ormai non ha più alcun valore".

Secondo la Lega, quindi, l'obiettivo di Di Majo è quello di affossare il porto; motivo per il quale si sono detti pronti a scendere in campo in ogni modo, partendo dalla richiesta di commissariamento dell'ente. "Consegneremo inoltre ufficialmente a tutti i nostri interlocutori politici, attraverso la nostra Consigliera Alessandra Riccetti - ha concluso D'Angelo - documenti tali da comprovare la grave incompatibilità del presidente Francesco Maria Di Majo

- segue

con il ruolo che in maniera inadeguata sta svolgendo come Presidente della Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia”.

Anche Fratelli d'Italia critica aspramente i vertici di Molo Vespucci, invitando il Governo ad intervenire, in fretta, proprio con il commissariamento dell'ente, fornendo così anche una risposta all'ultima interrogazione dell'onorevole Rampelli. Una volta che sono state messe in evidenza le diverse criticità, dovute soprattutto alle tante vertenze aperte nel porto, il circolo locale di FdI ha parlato di “un Presidente politicizzato, che ha dimostrato incompetenza e faziosità nella gestione di un ente così importante, al servizio non già di interessi generali ma di una determinata fazione, non può continuare ad agire indisturbato, nell'indifferenza del governo e, in particolare, del ministro dei Trasporti. Fratelli d'Italia - hanno aggiunto - da molti mesi ha denunciato all'opinione pubblica ed alle istituzioni preposte al controllo la necessità di intervenire su Molo Vespucci, commissariando l'ente, facendosi anche portavoce, in questa fondamentale battaglia in difesa del nostro Porto, delle preoccupazioni e delle giustificate grida di allarme di tanti operatori economici ridotti sul lastrico o duramente colpiti da questa pessima gestione. Recentemente anche l'on. Fabio Rampelli, autorevole esponente di Fratelli d'Italia e Vicepresidente della Camera dei Deputati, preso atto di quanto sta accadendo nel nostro scalo portuale su sollecitazione del nostro circolo, ha depositato una interrogazione parlamentare con la quale ha giustamente chiamato in causa il ministro dei Trasporti Toninelli. Da ultimo perfino l'Amministrazione Comunale di Civitavecchia si è accorta della situazione - hanno ribadito da FdI - stigmatizzando finalmente l'operato dell'avvocato Di Majo, aderendo alla richiesta di un consiglio comunale, già avanzato dal consigliere di opposizione Massimiliano Grasso, per far rendere al Presidente Di Majo il conto della sua pessima gestione innanzi alla massima assise cittadina. Riteniamo che la misura sia colma: se il Ministro ed il Governo non darà tempestivamente seguito all'interrogazione parlamentare dell'on. Rampelli ed alle numerose denunce e segnalazioni sulla pessima gestione di Molo Vespucci del Presidente Di Majo, provenienti da Fratelli d'Italia e da tanti operatori economici ed addetti ai lavori, qualora il Ministro Toninelli non provvederà con urgenza a commissariare Molo Vespucci - hanno concluso - vorrà dire che anche il Ministro Toninelli e l'attuale governo giallo-verde diventeranno complici di quanto sta avvenendo nella nostra Autorità di Sistema Portuale”.

Portuali-Enel: è rottura

Nessun segnale positivo dal tavolo in Regione sulla vertenza legata allo scarico del carbone. La riunione è stata aggiornata a domani mattina. Un gruppo di lavoratori in presidio fuori i cancelli della centrale di Tvn

CIVITAVECCHIA - Niente di buono sul fronte della vertenza legata allo scarico del carbone. Il tavolo in Regione convocato per questo pomeriggio non ha portato esiti positivi, tutt'altro. Nessun accordo, nessun passo in avanti, nè tantomeno una soluzione in grado di riportare la pace nello scalo. Anzi, al momento è rottura tra portuali ed Enel con la società che, a quanto pare, nonostante l'ultima lettera inviata da Molo Vespucci, sarebbe intenzionata a proseguire sulla strada del bando per l'affidamento del servizio, senza modificare nulla. Considerata la situazione e le posizioni delle parti in causa, il tavolo rimane aperto, aggiornato a domani mattina.

Intanto un gruppo di portuali e di lavoratori della Minosse si sono portati fuori i cancelli della centrale Enel di Tvn. **(SEGUE)**

Il presidente della Cpc Enrico Luciani è stato chiaro: "Da oggi inizia la battaglia vera. Non solo il porto farà fermare lo scarico del carbone, ma faremo spegnere la centrale. Tanto di lavoro non ne sta dando più a nessuno: le ditte metalmeccaniche sono in ginocchio, quelle delle pulizie vanno a lavorare per quattro soldi, i portuali potevano essere atterrati: ma vediamo cosa accadrà". **(Agg. 27/09 ore 22.31)**

Informazioni Marittime

Mare Sicuro 2018, il bilancio in Campania

Tra le numerose attività svolte dalla Guardia Costiera, oltre seimila controlli sul diporto nautico

Nell'ambito della Naples Shipping Week, è stata presentata giovedì l'Operazione **Mare Sicuro 2018** in Campania alla presenza del Direttore Marittimo, Contrammiraglio Arturo Faraone, e dei Capi di Compartimento della Campania: C.V. Giuseppe Menna, Comandante della Capitaneria di Salerno, C.F. Ivan Savarese, Comandante della Capitaneria di Castellammare di Stabia e C.F. Marco Patrick Mincio, Comandante della Capitaneria di Torre del Greco.

Durante l'intera stagione balneare le donne e gli uomini della Direzione Marittima della Campania hanno operato a tutela dell'incolumità dei bagnanti, a difesa dell'ambiente marino ed a garanzia della sicurezza di quanti hanno fruito del mare nell'appena trascorso periodo estivo. Le Capitanerie di Porto della Campania hanno messo "in mare", lungo gli oltre 500 km di costa, 24 motovedette e 24 battelli veloci per pattugliare le acque dei litorali della regione, ed impiegato oltre 100 uomini, in media, al giorno per espletare i controlli a terra e a mare al fine di garantire il regolare e sicuro svolgimento delle molteplici attività marittime.

Le principali attività svolte

- 6.245 controlli effettuati sul diporto nautico:, pari all'11% del dato nazionale, con un incremento del 5% rispetto allo scorso anno;
- 465 illeciti amministrativi rilevati in materia di diporto nautico, pari al 19,8% del dato nazionale, sostanzialmente lo stesso dello scorso anno;
- 132 soccorsi effettuati ad unità da diporto, pari al 11,3 % del dato nazionale, pari al 55% in più dello scorso anno. Nell'ambito dall'attività S.A.R. (Search and Rescue) posta in essere, la cause di richiesta di soccorso sono state le seguenti:
 - 106 per avaria la motore;
 - 1 per avverse condizioni meteo;
 - 11 per incaglio;
 - 4 per incendio a bordo;
 - 6 per collisione con altre unità;
 - 4 per altro.
- 180 persone soccorse, tra cui 155 diportisti e 25 bagnanti. Purtroppo si sono registrati n°13 decessi (9,3% del dato nazionale) dovuti principalmente ad annegamento o malore sulla spiaggia di bagnanti e soltanto un caso di incidente nello svolgimento di attività subacquee.
- 4976 controlli in materia di tutela ambientale, di cui n°1.114 controlli effettuati nelle aree marine protette con n°80 violazioni accertate.

- segue

In materia ambientale da segnalare l'operazione Fiume: un'operazione complessa di controllo degli scarichi nelle aste fluviali recapitanti in mare finalizzata a garantire un'attenzione più elevata nell'ambito delle attività di controllo correlate alla tutela ambientale marina e costiera. Nello specifico è stato iniziato un intervento di mappatura e censimento di tutti gli scarichi esistenti, controllo della regolarità degli stessi con il supporto e la cooperazione dell'ARPAC dell'ASL e del LAM (Laboratorio Ambientale Mobile) della Guardia Costiera.

Operazione "Spiagge libere"

- 901 controlli;
- 50 illeciti amministrativi, per un ammontare complessivo di 51.571,18 €;
- 14 sequestri amm.vi
- 61 illeciti penali
- 45 sequestri penali
- 5.583 attrezzature balneari sequestrate
- 146.518 Mq di aree restituite alla libera fruizione

Controllo sulla filiera della pesca

- 1162 controlli;
- 16 ipotesi di reato;
- 55 sanzioni amministrative;
- 12 sequestri, di cui 4.602 kg di prodotti ittici e n°59 attrezzi da pesca illegali sequestrati;
- 155.832,64 € di sanzioni amministrative elevate.

CAPITANERIA DI PORTO DELLA CAMPANIA: Resoconto Attività MARE SICURO 2018

Napoli, 27 settembre 2018 – E' stata presentata stamattina, nella splendida cornice della Stazione Marittima del Porto di Napoli, nell'ambito della 3^a edizione della Naples Shipping Week, l'Operazione Mare Sicuro 2018 alla presenza del Direttore Marittimo, Contrammiraglio Arturo FARAONE, e dei Capi di Compartimento della Campania: C.V. Giuseppe MENNA, Comandante della Capitaneria di Salerno, C.F. Ivan SAVARESE, Comandante della Capitaneria di C.mmare di Stabia e C.F. Marco Patrick MINCIO, Comandante della Capitaneria di Torre del Greco.

Come ogni anno, l'attività svolta è stata suddivisa in due fasi: quella *preparatoria*, avente lo scopo di sensibilizzare i cittadini, attraverso gli Enti locali, le Associazioni di Categoria, le Associazioni di Volontariato e gli incontri negli istituti scolastici, al corretto uso delle spiagge, degli specchi acquei e delle unità da diporto e quella *operativa*, nella quale sono stati intensificati i controlli sul territorio mediante il dispiegamento di pattuglie terrestri e unità navali effettuando, quando necessario, attività congiunte terra-mare.

Durante l'intera stagione balneare le donne e gli uomini della Direzione Marittima della Campania hanno operato a tutela dell'incolumità dei bagnanti, a difesa dell'ambiente marino ed a garanzia della sicurezza di quanti hanno fruito del mare nell'appena trascorso periodo estivo.

Le Capitanerie di Porto della Campania hanno messo "in mare", lungo gli oltre 500 km di costa, 24 motovedette e 24 battelli veloci per pattugliare le acque dei litorali della regione, ed impiegato oltre 100 uomini, in media, al giorno per espletare i controlli a terra e a mare al fine di garantire il regolare e sicuro svolgimento delle molteplici attività marittime.

Presenza in mare e controlli per prevenire e contrastare qualsiasi tipo di comportamento illecito con particolare riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare, alla sicurezza della navigazione, alla tutela dell'ambiente

- segue

marino e costiero, nonché al rispetto della vigente normativa in materia di pesca e demanio marittimo.

Al fine di potenziare la capacità operativa della Guardia Costiera Campana ed offrire un servizio migliore all'utenza diportistico/balneare, quest'anno sono state stipulate le seguenti convenzioni:

- Convenzione con il Centro Studi Interdisciplinare Gaiola Onlus, per il potenziamento dell'attività di vigilanza nell'Area Marina Protetta (Parco Sommerso) di Gaiola;
- Protocollo operativo con fondazione Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta (CISOM) – Raggruppamento Campania, per l'assistenza sanitaria a bordo delle unità navali del compartimento Marittimo di Napoli per la stagione Estiva 2018;

E' stato altresì previsto l'impiego del personale dipendente in attività congiunta con le Forze di Polizia finalizzata alla tutela dell'ordine pubblico e alla prevenzione dei reati sugli arenili. Attività di concerto con gli Uffici Territoriali del Governo

Si riportano di seguito alcuni dati statistici dell'attività posta in essere:

- **6.245** controlli effettuati sul diporto nautico:, pari all'**11%** del dato nazionale, con un incremento del **5%**rispetto allo scorso anno;
- **465** illeciti amministrativi rilevati in materia di diporto nautico, pari al **19,8%** del dato nazionale, sostanzialmente lo stesso dello scorso anno;
- **132** soccorsi effettuati ad unità da diporto, pari al **11,3 %** del dato nazionale, pari al **55%** in più dello scorso anno. Nell'ambito dall'attività S.A.R. (Search and Rescue) posta in essere, la cause di richiesta di soccorso sono state le seguenti:
 - **106** per avaria la motore;
 - **1** per avverse condizioni meteo;
 - **11** per incaglio;
 - **4** per incendio a bordo;
 - **6** per collisione con altre unità;
 - **4** per altro.

- segue

- **180** persone soccorse, tra cui **155** diportisti e **25** bagnanti. Purtroppo si sono registrati n°**13** decessi (**9,3%** del dato nazionale) dovuti principalmente ad annegamento o malore sulla spiaggia di bagnanti e soltanto un caso di incidente nello svolgimento di attività subacquee.

- **4976** controlli in materia di tutela ambientale, di cui n°**1.114** controlli effettuati nelle aree marine protette con n°**80** violazioni accertate.

In materia ambientale da segnalare l'**operazione Fiume**: un'operazione complessa di controllo degli scarichi nelle aste fluviali recapitanti in mare finalizzata a garantire un'attenzione più elevata nell'ambito delle attività di controllo correlate alla tutela ambientale marina e costiera. Nello specifico è stato iniziato un intervento di mappatura e censimento di tutti gli scarichi esistenti, controllo della regolarità degli stessi con il supporto e la cooperazione dell'ARPAC dell'ASL e del LAM (Laboratorio Ambientale Mobile) della Guardia Costiera.

Su disposizione del Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Corpo delle Capitaneria di porto ha inoltre condotto su tutto il territorio nazionale, l'operazione spiagge libere e acque libere, volta al contrasto delle attività illecite sul demanio marittimo ed alla restituzione alla libera fruizione dei tratti di litorale occupati abusivamente. In Campania l'operazione ha condotto ai seguenti risultati:

- **901** controlli;
- **50** illeciti amministrativi, per un ammontare complessivo di **51.571,18 €**;
- **14** sequestri amm.vi
- **61** illeciti penali
- **45** sequestri penali
- **5.583** attrezzature balneari sequestrate
- **146.518 Mq** di aree restituite alla libera fruizione

In materia di controllo sulla filiera della pesca, è stata effettuata la seguente attività:

- **1162** controlli;
- **16** ipotesi di reato;

- segue

- 55 sanzioni amministrative;
- 12 sequestri, di cui 4.602 kg di prodotti ittici e n°59attrezzi da pesca illegali sequestrati;
- 155.832,64 € di sanzioni amministrative elevate.

Nel corso della trascorsa stagione balneare sono stati inoltre rilasciati n° 1721 “**BOLLINI BLU**”, nell’ambito della ormai consueta iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per evitare la sovrapposizione dei controlli posti in essere dalle forze di polizia operanti in mare, ad altrettante unità da diporto che sono risultate essere in regola con i documenti di bordo e con le dotazioni di sicurezza consentendo, dunque, verifiche più snelle nel caso in cui l’unità fosse stata sottoposta a controlli successivi.

Si ricorda che il “Numero Blu 1530” per l’emergenza in mare è sempre attivo sul territorio nazionale gratuitamente per il cittadino e che le Sale operative delle Capitanerie di Porto sono attive 24 ore su 24 sempre pronte a fornire il necessario supporto all’utenza del mare.

Autorità portuale la dem Bossio all'attacco

«La risposta del Governo alla mia interrogazione in Commissione Trasporti alla Camera, per voce del sottosegretario alle Infrastrutture Dell'Orco conferma tutte le nostre preoccupazioni circa il futuro della portualità calabrese in particolare per i terminali di Reggio e Villa». La parlamentare Dem Enza Bruno Bossio incalza l'esecutivo. «Esiste, e ora ne abbiamo avuto la conferma anche in sede istituzionale, un preciso disegno "gialloverde" a discapito dei porti di Calabria. L'eventuale legittima richiesta di autonomizzazione di Messina, con la creazione di una nuova Autorità portuale, non può e non deve avvenire "contro" il territorio calabrese perché a pagarne le conseguenze sarebbero proprio i porti di Reggio e Villa che, sottratti alle attuali competenze dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, si vedrebbero non solo declassati ma anche esclusi dal progetto Zes perdendo un'occasione unica per lo sviluppo delle aree retroportuali. Nessun incontro istituzionale, nessuna interlocuzione reale con la Regione. Soprattutto un progetto senza alcuna visione. Non risponde neppure alla necessità del traffico pendolare. Continuerò nelle sedi opportune a sollevare il problema e chiederò che sia l'Autorità di Regolamentazione del Trasporto ad occuparsene immediatamente».

Crocierismo. Per il 2019 atteso un incremento del 24% di presenze

Sul fronte del crocierismo il 2018 è stato un anno più che positivo per Messina, e il 2019 potrebbe segnare una ulteriore crescita. Lo conferma il Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Messina Antonino De Simone, che - di ritorno dal Seatrade Med, fiera del crocierismo mediterraneo tenutasi a Lisbona - esprime la piena soddisfazione per i numeri registrati dal porto di Messina nell'anno in corso ed anticipa i dati dell'anno che verrà. "Il 2018 si chiuderà a Messina con circa 165 scali e 365.000 passeggeri, ma è un dato che potremo dare come definitivo solo a conclusione dell'anno solare. Il nostro numero di navi al termine dell'anno, infatti, è sempre in crescita rispetto alle previsioni, visto che il porto peloritano diventa rifugio in cui spostare scali previsti in altri approdi per la sua assoluta sicurezza anche in condizioni meteorologiche critiche. Il 2019 sarà poi ancora più significativo: al momento si prevedono 170 scali per 453.000 passeggeri, con un incremento significativo del 24% di presenze" dichiara De Simone. "Le compagnie che abbiamo incontrato a Lisbona ancora una volta confermano l'assoluta soddisfazione nei confronti di Messina. Ciò non ferma però il nostro impegno a migliorare sempre di più le performance di accoglienza del porto e della città: mentre l'AP sta portando avanti il progetto del nuovo terminal crociere, abbiamo infatti già attivato una positiva interlocuzione con la nuova Amministrazione comunale dalla quale, siamo certi, perverrà la massima collaborazione possibile. Ci aspettiamo ad esempio che venga finalmente intensificata la presenza dell'Ufficio turistico del Comune presso l'Info Point del terminal crociere, sia in termini di personale che di materiale informativo in distribuzione. E' già da qualche mese, infatti, che tale importantissimo presidio è reso operativo solo grazie agli operatori della Città metropolitana e ai ragazzi di Casa Ahmed, impegnati nel progetto AccogliME. In vista di una stagione autunnale di notevolissimo afflusso, siamo sicuri che il Comune di Messina ci affiancherà come sempre per finalizzare al meglio il passaggio dei circa 100.000 crocieristi su oltre 50 approdi previsti. "Con i Comuni di Messina e Milazzo e con le altre realtà istituzionali e non che operano nel segmento turistico e culturale delle due città - continua De Simone - siamo pronti, come sempre in questi anni, a sviluppare una programmazione di più ampio respiro per offrire agli armatori un'offerta variegata e interessante di attività e visite da poter effettuare nel nostro territorio, ma soprattutto per trasformare la presenza delle navi da crociera in opportunità di sviluppo economico. In previsione della costruzione del nuovo terminal crociere a Messina, inoltre, si è avviato con alcune compagnie un confronto sulla possibilità di potenziarne la presenza soprattutto nella stagione invernale". "Per Milazzo, invece, - spiega il Commissario straordinario dell'Autorità portuale - abbiamo orientato la nostra attività promozionale anche sul comparto luxury, al quale è stato dedicato proprio un approfondimento tematico nel corso del "CLIA Port and Destination Summit", evento organizzato in concomitanza della fiera dall'Associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. Si tratta di un segmento del traffico crocieristico dalle potenzialità enormi che però richiede un'attenzione e un'offerta molto particolari, mirate a soddisfare gli standard di una clientela estremamente esigente".

**Shipping Cities, tra storia e nuovi modelli di sviluppo / Naples Shipping Week
Naples Shipping Week. Il dialogo tra porti e città marittime al Convegno Internazionale organizzato da CNR Iriss e RETEdi Giovanni Grande**

NAPOLI - Da sistema chiuso a elemento di coordinamento del tessuto urbano. L'incessante dialettica tra porti e città marittime configura una stagione di nuove opportunità, la sperimentazione di inediti modelli di sviluppo. Gli scali storici come terreno di prova per nuove pratiche. Punto di partenza di processi di rigenerazione territoriale. **La terza giornata della Naples Shipping Week ha chiuso la fitta serie di appuntamenti dedicati alla cultura del mare con il Convegno internazionale "Il Futuro delle Shipping Cities. Prospettive marittime per le sfide urbane nelle città portuali"**. Appuntamento, organizzato da CNR Iriss e associazione RETE, in cui è emerso lo stretto intreccio tra storia urbana e storia marittima, punto di partenza per la sfida dei prossimi anni: coniugare crescita, competitività e qualità della vita. Lungo l'arco di analisi illustrato a proposito del porto di Napoli, scelto come case history dell'evoluzione del rapporto scalo-città: dalla sua funzione di hub al servizio di una più ampia area metropolitana, nel cuore dell'economia medievale del Mediterraneo, all'occasione perduta (rispetto a Genova) della prima rivoluzione industriale, snodo che comprometterà la sua funzione come volano di sviluppo verso la modernizzazione dei modelli economici. Fino alla più recente stagione di "chiusura" e isolamento rispetto all'esperienza cittadina e all'occasione rappresentata oggi di ricoprire la funzione di cerniera per il recupero dei cosiddetti "spazi di scarto".

"La valorizzazione del patrimonio culturale marittimo può favorire lo sviluppo economico e turistico delle città," avverte Barbara Bonciani dell'Ufficio Studi dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale, illustrando il caso specifico di Livorno. Un'esperienza virtuosa di rifunzionalizzazione infrastrutturale che potrebbe favorire l'introduzione di nuovi principi. Per Michelangelo Russo, Università degli Studi di Napoli Federico II, "il ruolo dei porti, insieme agli strumenti di programmazione, va ripensato". "Ogni territorio è soggetto a determinati cicli di vita. È giunto il modello di sovvertire il modello di crescita economica illimitata facendo uso di indicatori di qualità". Un nuovo paradigma di sviluppo in cui i porti potrebbero rappresentare il pivot per rileggere la destinazione del tessuto urbano limitrofo rinnovando un rapporto di osmosi con la città.

- segue

È proprio su questo versante che sono arrivati anche gli spunti più interessanti dal punto di vista “operativo” per l’economia portuale. Tra questi, **l’inadeguatezza dei piani portuali ad accogliere le nuove esigenze della pianificazione, alla luce delle nuove realtà amministrative delle aree metropolitane**, e lo “scollamento” in termini di conoscenza delle esigenze dell’attività marittima. *“La vera merce di un porto – ricorda Gianni Andrea De Domenico, consigliere Confitarma – è la merce. Le catene logistiche diventano sempre più stringenti, gli investimenti hanno tempi dilatati. Diventa sempre più importante il dialogo a tutti i livelli per ottimizzare attività portuali da una parte e convivenza con la città dall’altra”*. **Elemento che Pietro Spirito declina nella necessità di garantire il giusto livello di connettività con il sistema di trasporti in generale.** *“Non esistono solo i container: la natura dei traffici, il traffico passeggeri a Napoli ne è un esempio, è dettato dalle esigenze specifiche dei territori. Il porto non può più essere visto come un elemento di disturbo. Anzi, specie nella ricostruzione di un rinnovato rapporto con le periferie, potrebbe fungere da attrattore di risorse per la loro rigenerazione”*.

Spirito, Napoli: Porto e città sono una relazione a rischio "effetto museo"

NAPOLI - *"Il porto di Napoli ha una lunga storia ma questa si deve aggiornare, se non cambiamo in profondo la struttura e le modalità di interfaccia tra porto e città rischiamo l'effetto porto museo siamo identici a quelli che eravamo 40 anni fa, e pertanto siamo fuori dal mercato"*. Ha spiegato **Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema dei porti campani**, intervenendo a margine del convegno sul futuro delle città portuali organizzato da CNR Iriss e associazione RETE e svolto nell'ambito della settimana dello shipping di Napoli.

Secondo Spirito l'infrastruttura portuale deve offrire **flessibilità e adeguatezza rispetto ai reali movimenti di traffico**. *"Napoli è un porto che ha molte anime: quella merci che è rilevante, ma ha anche un traffico passeggeri da 8 milioni e 400 mila passeggeri"*. L'offerta turistica delle crociere, dei traghetti a corto raggio con le isole del Golfo e a lungo raggio con la Sicilia, necessita di **connessione tra i sistemi infrastrutturali** - spiega Spirito- ferrovia e aeroporto: *"Le porte della città devono dialogare tra loro. Oggi abbiamo un autobus collega ogni 15 minuti il porto, la stazione ferroviaria e l'aeroporto con grande successo perché la gente ha bisogno di connettività Napoli"*.

Accordo di collaborazione AdSP Mar Tirreno Centrale- RETE per nodo avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

(FERPERSS) – Napoli, 28 SET – Nell’ambito della “Naples Shipping Week”, il Presidente dell’AdSP Pietro Spirito e il Presidente di RETE, Rino Bruttomesso, hanno presentato la firma dell’Accordo di Collaborazione tra AdSP Mar Tirreno Centrale e RETE – Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città con sede a Venezia, un accordo per la costituzione e lo sviluppo del “Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia”.

I “Nodi Avanzati” sono centri operativi, promossi da uno o più Soci di RETE, nei quali si sviluppano attività di carattere formativo, di studio, ricerca e divulgazione, promosse come iniziativa dell’Associazione o del proprio Nodo, sotto la supervisione dell’Associazione.

Obiettivo primario del Nodo Avanzato napoletano è quello di favorire la collaborazione tra le parti a livello locale per una migliore integrazione del porto nel contesto urbano e per uno sviluppo condiviso della relazione porto-città, con il fine comune di migliorare la qualità della vita dei cittadini, la competitività e l’immagine della città portuale di Napoli, a livello locale, nazionale ed internazionale.

Il modello organizzativo adottato dal Nodo Avanzato coordinato dall’AdSP del Mar Tirreno Centrale sarà costituito da 4 tavoli operativi tematici che – in particolare – riguarderanno Merci/Economia (coordinato da Srm), Intermodalità/Logistica (coordinato da Alis), Waterfront/Comunità (coordinato da CNR-IRISS), Flussi/Urbanistica (coordinato da Università Partenope) .

Le "Navi Gialle" sbarcano a Trapani

Dal 21 Aprile nuova linea tra Sicilia, Provenza e Costa Azzurra

SAVONA – Corsica Ferries traccia una nuova rotta verso la Sicilia e conferma, ancora una volta, la volontà di operare tra consolidamento delle linee esistenti, sviluppo di nuovi mercati e innovazione della sua flotta: tre concetti fondamentali, che rappresentano, da sempre, l'essenza della compagnia di navigazione.

Dal 21 Aprile 2019, i turisti avranno l'opportunità di raggiungere la Provenza (Tolone) o la Costa Azzurra (Nizza), partendo dal porto siciliano di Trapani o viceversa.

Sono state programmate fino a tre rotazioni settimanali, con viaggi notturni. La traversata durerà 19 ore a bordo di moderni e confortevoli Mega Express, dove i passeggeri avranno a disposizione servizi di ristorazione curati e ospitali e spazi pubblici e privati, che risponderanno alle esigenze della clientela più attenta.

In occasione della presentazione della nuova linea, il presidente del gruppo Pierre Mattei ha sottolineato che

“la compagnia persegue la sua strategia di sviluppo e diversificazione dell'offerta, attraverso la creazione di nuove linee, la 'conquista' di nuove isole e l'apertura di nuovi mercati”. “La Sicilia – ha aggiunto Mattei – è una delle grandi isole del Mediterraneo occidentale che mancava dalla cartina della compagnia e il porto di Trapani è situato in posizione strategica, essendo il porto siciliano più vicino ai porti francesi. Questa nuova linea – ha concluso – offre un'importante opportunità sia per i turisti sia per il traffico commerciale”.

La Sicilia è la quinta isola servita dalle Navi Gialle, dopo Corsica, Sardegna, Isola d'Elba e Maiorca.

Le prenotazioni per la Sicilia sono già aperte e le tariffe partono da 85,67 euro per un passeggero e un'auto, escluse le spese amministrative.

Soddisfatto anche Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale: “Ringraziamo Corsica Ferries per la fiducia accordata, a sugello di un processo di avvicinamento degli armatori a una realtà che, purtroppo, nel corso degli anni ha perso enorme terreno nel Mediterraneo”.

“Abbiamo sempre sostenuto la complementarietà degli scali e questo nuovo collegamento, il primo di Corsica Ferries in Sicilia, conferma la nuova promozione avviata nel porto di Trapani, dove l'AdSp sta già operando per accelerare il più possibile quel processo di riqualificazione e di riposizionamento sul mercato dello shipping nazionale e internazionale” ha concluso Pasqualino Monti

Dai camalli ai terminalisti appello per il lavoro

Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica, dice che il «governo deve sostenere il lavoro in banchina. Abbiamo enormi difficoltà, qui si rischia dimettere in ginocchio centinaia di camalli che operano tutti i giorni in banchina». Il rischio, per i portuali, è concreto: quello di un drastico calo delle giornate lavorate che già ha iniziato a verificarsi. «Questo ponte si deve ricostruire nel minor tempo possibile, altrimenti i danni saranno enormi», prosegue il numero uno della Culmv. Anche per il terminalista Ignazio Messina il cluster portuale non è stato considerato a dovere nel "decreto Genova". «Questa è la dimostrazione che chi ha scritto questo testo non conosce a fondo l'enomia portuale. Non si conoscono le difficoltà che stiamo vivendo e gli enormi problemi che sta affrontando lo scalo».

Il Tirreno Piombino

IL PORTO

In banchina la Brussels per riparare l'elica di prua

La portacontainer tedesca Brussels, 278 metri, dopo aver scaricato a Livorno si è diretta a Piombino per riparare l'elica di prua. Se ne occuperà la Jobson Italia, che ha preso a noleggio dalla Bertocci una gru da 180 tonnellate e una piattaforma da 52 metri, mentre la Stmp ha fornito il pontone Tegea. —

