



Primo Piano:

- **Asoporti: concorso per studenti di Belle Arti per creare il logo delle Autorità di Sistema Portuale** (Ferpress)

Dai Porti:

Trieste:

"...Progetti per 140 milioni sui porti..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porto di Trieste: domani il convegno "MoS, the maritime dimension of TEN-T Network"..." (Ferpress, L'Informatore Navale)

"...«Ferrovie e servizi, i traffici crescono così»..." (The MediTelegraph)

"...Trieste testa di ponte tra Europa e Turchia - Incremento dei conti a gennaio..." (Corriere Marittimo)

Venezia:

"...Riflessioni sul nuovo Presidente Musolino..." (Il Messaggero Marittimo)

"...I comitati tornano all'attacco: «I nuovi progetti servono solo per prendere tempo»..." (Il Gazzettino VeneziaMestre)

"...Pronta a tornare in mare la nave abbandonata..."
(Il Gazzettino VeneziaMestre)

Genova:

"...Idrografico, Pinotti accelera il trasferimento «Presto alla Marina un'ala dell'ex lavanderia»..." (Il Secolo XIX)

"...Bucci: "Genova riparte con turismo e digitale"..." (La Repubblica GE)

Marina di Carrara:

"...Workshop organizzato il 31 marzo 2017 presso il Seatec di Marina di Carrara..." (L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Per la Vespucci parte la campagna in Usa e in Canada..." (Il Tirreno)

"...Cinque collegamenti ogni settimana per la Corsica..." (La Nazione LI)

"...Gara sui bacini Vertenza Livorno incontra l'Authority..."
(La Nazione LI)

"...Gmi, corsa contro il tempo «Evitiamo i licenziamenti»..."
(La Nazione LI)

"...Moby accordo per stabilizzare 255 marittimi..."
(Corriere Marittimo, La Nazione LI)



INDICE



Civitavecchia:

"...Cittadini per l'aria e Nabu: rilievi ambientali in porto..." (Civonline)

"...Gnv raddoppia la linea Civitavecchia-Termini Imprese..."

(Guida Viaggi Portale)

Napoli:

"...I progetti dei porti di Napoli e Salerno..." (Informazioni Marittime)

Bari:

"...Piano della Puglia per rilanciare scali e approdi..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porti: la Regione Puglia investe 48 mln per il dragaggio..." (Ansa)

Messina:

"...Delrio a Messina: "Addio al Ponte, la priorità del Sud è l'alta velocità"..." (La Repubblica.it)

"...Ponte e dintorni, la città discute e si divide..." (Gazzetta del Sud)

"...Delrio: Messina non ha nulla da temere..." (Gazzetta del Sud)

"...Sicilia: "Cambiamenti" fa tappa a Messina, dossier infrastrutture a Delrio..." (Libero.it)

"...Porti: Delrio, lavori a Tremestieri partiamo in agosto..."

(Ansa, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

"...Morte di un operaio a Cerda, assolti i vertici Amap..."

(Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Mobilità di Palermo Professionisti a confronto..." (MF)

Assoporti: concorso per studenti di Belle Arti per creare il logo delle Autorità di Sistema Portuale

(FERPRESS) – Roma, 27 MAR – Pubblicato sul sito di Assoporti un concorso rivolto agli studenti delle Accademie di Belle Arti per ideare un logo/marchio che dovrà esprimere e riflettere la storia, gli aspetti e gli elementi fondamentali della portualità italiana.

Il bando è rivolto agli studenti delle 20 Accademie Statali delle Belle Arti e alle 25 Accademie di Belle Arti legalmente riconosciute. Al concorso di idee potranno partecipare o singoli studenti o gruppi di studenti nel numero massimo di quattro. Nel bando si indicano le caratteristiche e i requisiti che dovrà avere il logo/marchio delle 15 Autorità di Sistema Portuale. Il materiale ideato dovrà essere caricato su una particolare pagina del sito di Assoporti e dovrà pervenire entro le ore 12 del 26 aprile di quest'anno. Un'apposita commissione, nominata da Assoporti, esaminerà successivamente le varie proposte pervenute.

Progetti per 140 milioni sui porti

In primo piano autostrade del mare, intermodalità e ultimo miglio

Nove progetti europei del valore complessivo di circa 140 milioni per studi pilota e opere in materia di trasporti e **logistica** nel biennio 2015-2016. E altri sette progetti, del valore di oltre 80 milioni, presentati nel febbraio 2017 e in attesa di approvazione. Sono i numeri che Ram (Rete autostrade mediterranee), la società inhouse del ministero dei Trasporti, presenterà la prossima settimana al 2° Forum nazionale sulla portualità e la **logistica** che si tiene a Livorno il 5 aprile. Una kermesse alla quale parteciperà il ministro del Mit Graziano Delrio.

I progetti in questione, dei quali Ram ha contribuito all'avvio e alla realizzazione (i primi nove) o alla presentazione in Ue (gli altri sette), riguardano le autostrade del mare (cioè la movimentazione via nave di merci che altrimenti viaggerebbero su gomma) ma anche, più in generale, il trasporto intermodale e l'infrastrutturazione di porti e interporti. Ram, insomma, oltre ad avere impostato le pratiche per l'approvazione del marebonus e del ferrobonus, incentivi per chi trasporta le merci in mare o su ferrovia, ha allargato, negli ultimi anni, il proprio campo di azione per

lavorare, spiega il presidente e ad della società, Antonio Cancian, «con approccio scientifico e strutturato, per uno sviluppo del sistema portuale e **logistico**, inquadrato in una visione complessiva del Mediterraneo». Solo la conoscenza di quest'area, prosegue Cancian «permette di evitare sovrapposizioni e duplicazioni, sia in termini di programmazione che di progettazione, e quindi di evitare lo spreco di risorse».

Gli obiettivi che Ram si è posta sono fondamentalmente quattro: l'aggancio di porti e interporti agli assi core (Ten-T) europei, cioè i tratti del cosiddetto ultimo miglio («qui - dice Cancian - c'è l'aggancio con la ferrovia, con la gomma e quindi le infrastrutture che devono essere semplici e agibili per collegare asse e nodo»); rendere i porti smart e green; favorire l'intermodalità interna agli scali («in modo che le quattro modalità di trasporto riescano a scambiarsi in maniera da renderle uguali nell'uso»); agevolare l'efficienza e la sostenibilità della navigazione.

Dei nove progetti Ue per 140 milioni avviati, tre, per oltre 4 milioni complessivi, riguardano appunto l'ultimo miglio e coinvolgono l'interporto triestino Ferneti, l'Autorità di sistema dell'Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone) e quella dell'Adriatico settentrionale (Venezia e Chioggia). Su smart & green

-segue

ports, è stato lanciato un progetto da 44 milioni per lo stoccaggio, il bunkeraggio e la distribuzione di Gnl: vi partecipano i porti di Ravenna, La Spezia, Genova, Livorno e Venezia, nonché operatori privati. Sull' intermodalità ci sono 4 progetti per oltre 88 milioni: partecipano Trieste, Monfalcone, Ancona, Interporto Marche, Regioni Veneto e Friuli. Sulla navigazione, infine, vi sono 2 progetti per oltre 2 milioni: uno è sull' eurobonus (cioè l' incentivo europeo per spostare in nave il traffico su gomma,) e l' altro punta a creare corridoi intermodali di prodotti deperibili ecoinvolge Marsiglia, Koper, Venezia e La Spezia.

«Il 25% dei 140 milioni citati - aggiunge l' ad di Ram- è stato finanziato da fondi Ue». Il prossimo step previsto, ricorda ancora Cancian, che si avvia a concludere, entro maggio, il suo mandato triennale alla guida della società, attiene a 7 progetti, del valore complessivo di oltre 80 milioni, che nel febbraio 2017 Ram ha contribuito a presentare all' Inea (agenzia Ue che gestisce i progetti infrastrutturali e di ricerca nei settori trasporti, energia e telecomunicazioni), l' approvazione dei quali è prevista per luglio. In aggiunta a questi, sono in fase di valutazione in Ue altri 10 progetti: 8 nell' ambito del programma Adrion uno in Horizon 2020 e uno nel programma Erasmus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Raoul de Forcade

Porto di Trieste: domani il convegno "MoS, the maritime dimension of TEN-T Network"

(FERPRESS) – Trieste, 27 MAR – Si terrà domani, martedì 28 marzo, il convegno dal titolo "Motorways of the sea. The maritime dimension of the ten-t network. Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti" presso la stazione Marittima di Trieste.

Si tratta – si apprende da una nota dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale di "un'opportunità unica per gli operatori del territorio per confrontarsi sulle Politiche Europee sulle Autostrade del Mare alla presenza dei maggiori rappresentanti della Commissione Europea e delle Istituzioni.

La conferenza, promossa da Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, presenterà il ruolo del Detail Implementation Plan attraverso approfondimenti dettagliati di alcuni progetti europei finanziati dallo strumento Connecting Europe Facility (CEF).

Verrà analizzato anche il corridoio logistico che collega Turchia, Friuli Venezia Giulia e Baviera: una vera best practice nella quale le politiche legate alle Autostrade del Mare contribuiscono in modo efficace ad incrementare il commercio a livello europeo, facendo crescere l'efficienza e l'automazione delle operazioni della catena logistica".

Trieste: MOTORWAYS OF THE SEA. THE MARITIME DIMENSION OF THE TEN-T NETWORK

Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti
Stazione Marittima di Trieste, 28 marzo 2017

Trieste, 27 marzo 2017 - Un'opportunità unica per gli operatori del territorio per confrontarsi sulle Politiche Europee sulle Autostrade del Mare alla presenza dei maggiori rappresentanti della Commissione Europea e delle Istituzioni.

La conferenza, promossa da Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, presenterà il ruolo del *Detail Implementation Plan* attraverso approfondimenti dettagliati di alcuni **progetti europei finanziati dallo strumento *Connecting Europe Facility* (CEF)**.

Verrà analizzato anche il **corridoio logistico che collega Turchia, Friuli Venezia Giulia e Baviera: una vera best practice** nella quale le politiche legate alle Autostrade del Mare contribuiscono in modo efficace ad incrementare il commercio a livello europeo, facendo crescere l'efficienza e l'automazione delle operazioni della catena logistica.

Sarà possibile usufruire di un servizio di traduzione simultanea per gli interventi dei relatori stranieri.

L'iniziativa è rivolta a operatori del porto, del trasporto e della logistica, alle aziende di produzione, fornitori di tecnologie, assicurazioni, enti e studi legali.

La partecipazione è gratuita, previa registrazione online tramite il bottone ISCRIVITI del sito web dell'eventoforum.themeditelegraph.com

Per informazioni contattare la segreteria organizzativa: forum@themeditelegraph.com

«Ferrovie e servizi, i traffici crescono così» / IL COLLOQUIO

Trieste - Non solo container, ma anche e soprattutto traffico ro-ro non accompagnato. Per Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e numero uno dello scalo giuliano, le Autostrade del mare rappresentano «il futuro per i traffici marittimi che toccano Trieste»

Trieste - Non solo container, ma anche e soprattutto traffico ro-ro non accompagnato. Per Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e numero uno dello scalo giuliano, le Autostrade del mare rappresentano «il futuro per i traffici marittimi che toccano Trieste, l'unico porto in Italia con caratteristiche internazionali perché gli altri, anche con numeri importanti, fanno sostanzialmente cabotaggio nazionale». «La forte integrazione intermodale e l'efficienza del nostro sistema ferroviario - spiega D'Agostino - garantiscono ai nostri clienti soluzioni che non si trovano in nessun altro porto d'Italia, motivo per cui Trieste è destinata a crescere nel tempo non solo in termini di quantità di volumi movimentati, ma anche nella qualità offerta alle aziende che operano nel sistema logistico».

Proprio la competitività nel trasporto intermodale, lo sviluppo delle Autostrade del mare e quali finanziamenti europei sono a disposizione delle aziende che operano nel mondo dello shipping e della logistica, saranno i principali argomenti che sono affrontati oggi, 28 marzo, alla Stazione marittima di Trieste, in occasione del primo Forum "Motorways of the Sea - The maritime dimension of the Ten-T Network", organizzato dalla testata online *The MediTelegraph* in cooperazione con la Regione Friuli Venezia Giulia e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. Le iscrizioni all'evento hanno già raggiunto le 200 unità con operatori provenienti anche da Turchia, Egitto, Austria e Germania. I lavori inizieranno alle 9 e si concluderanno alle 18. Tra i relatori, oltre a D'Agostino, Brian Simpson (coordinatore Ue per le Autostrade del mare), Debora Serracchiani (presidente Regione), Francesco Benevolo (direttore Ram), Alessandro Marino (segretario generale Camera di commercio Italo-Tedesca) e Giuseppe Peleggi (Agenzia delle dogane).

-segue

Nel primo mese di quest'anno, il porto di Trieste ha fatto registrare una netta crescita rispetto allo stesso mese del 2016. Nello specifico i contenitori sono saliti a quota 38.292 teu (+20,99%), mentre complessivamente la movimentazione merci a gennaio 2017 è stata di 5.139.356 tonnellate (+8,66%). Bene le rinfuse liquide (+12,23%), così come le merci varie (+11%). Aumento a due cifre anche per i treni: 629 nel gennaio scorso (+16,70). «Nonostante una situazione geopolitica piuttosto complicata che riguarda almeno la metà dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo - prosegue il presidente del porto di Trieste - dal punto di vista commerciale, della logistica e dei trasporti, in un momento di crisi come questo tra la Turchia e alcuni Paesi dell'Europa, il ruolo dell'Italia e in particolare di Trieste, potrebbe diventare strategico». «La Turchia ha bisogno di Europa - spiega D'Agostino - e Trieste è il porto naturale per tutti quei traffici che arrivano da Sud e sono diretti verso i mercati del Centro Europa, ma non solo». Lo scalo giuliano è sicuramente il porto italiano dove, anche negli ultimi mesi, aziende turche operative nel settore logistico - come Ekol e U.N. Ro-Ro - hanno maggiormente investito. «Si tratta di gruppi che ormai non sono solo clienti delle nostre banchine, ma sono diventati partner a tutti gli effetti: soggetti con i quali si può parlare di sviluppo ma che soprattutto spingono per la crescita del sistema portuale triestino», sottolinea ancora una volta il presidente del porto.

Non a caso, al primo forum "Motorways of the Sea - The maritime dimension of the Ten-T Network" (le iscrizioni gratuite si accettano ancora sul sito www.themeditelegraph.com) , sarà dato grande risalto agli ottimi rapporti commerciali fra Trieste e la Turchia, relazioni che consentono allo scalo di avere una visione d'insieme di tutte «le catene logistiche che vanno da Istanbul fino alla Scandinavia e San Pietroburgo», chiude D'Agostino.

Trieste testa di ponte tra Europa e Turchia - Incremento dei conta gennaio

Trieste – In un momento di crisi politica come quello attuale tra la Turchia e alcuni Paesi europei il ruolo dell'Italia e in particolare di Trieste potrebbe diventare strategico. Lo ha dichiarato il **presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino**, che ha sottolineato gli ottimi rapporti con operatori turchi che recentemente hanno fatto anche forti investimenti nel porto triestino, punto nodale di scambi tra Istanbul e numerosi Paesi europei. D'altra parte la Turchia ha bisogno dell'Europa e naturalmente Trieste è la testa di ponte.

D'Agostino ha poi ricordato che il porto di Trieste ha rapporti consolidati con operatori turchi come “Un ro- ro” e “Ekol” che sono armatori ma anche proprietari dei camion che salgono sulle navi e in pratica sono quasi una realtà unica a livello internazionale. “ E ancora – dice D'Agostino – sono terminalisti sia in Turchia sia in Italia e infine sono anche gestori della catena ferroviaria . Questa particolare situazione ci consente di avere praticamente un solo interlocutore che governa tutte le catene logistiche che vanno dalla Turchia fino alla Scandinavia e alla Russia.

Per quanto riguarda la capacità operativa del porto di Trieste si apprende che lo scorso gennaio il movimento delle merci varie è stato di 5.139.356 tonnellate più 8,66 % rispetto allo stesso mese del 2016, i contenitori sono saliti a 38.292 teu (+ 20,99%), aumento a due cifre anche per i convogli ferroviari che sono stati 629 nel gennaio scorso (+ 16,70%). In particolare D'Agostino ha espresso soddisfazione per la ripresa del traffico container.

Riflessioni sul nuovo presidente Musolino

di Pier Luigi Penzo

VENEZIA - Lo scorso 8 Marzo Pino Musolino, veneziano, 39 anni, è stato nominato presidente dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale veneziano. Il giorno dopo Musolino si è presentato alla stampa parlando in modo rispettoso di tutte le problematiche della realtà veneziana e venerdì 10 Marzo si è cominciato a leggere sulla stampa alcune sostanziali riflessioni. Sabato 11 la stampa relazionava di un incontro con il ministro Delrio a Milano il quale «tirava fuori dal cilindro una soluzione "nuova": l'idea di far arrivare le grandi navi in Marittima percorrendo il canale Malamocco / Marghera fino al ba-

(continua a pagina 2)

Riflessioni su Musolino

cino di evoluzione N. 1 della prima zona industriale e poi girare verso il canale Vittorio Emanuele III». Soluzione questa subito attuabile, non costosa e compatibile. Subito il sottosegretario ai Beni culturali si è espresso in modo entusiastico parlando di un «impegno assunto dal ministro Delrio, in collaborazione con il ministro dell'Ambiente Galletti e con il ministro dei Beni culturali Franceschini».

Tutti a Venezia si sono stupiti chiedendosi cosa era successo di così cogente per arrivare a questa nuova soluzione per le crociere. Sappiamo poi che il problema era

stato discusso da Musolino con Brugnaro due giorni prima e comunicato a Delrio il quale lo aveva speso assieme agli altri due ministri (solo 48 ore dall'insediamento di Musolino).

Il neo presidente nella sua prima presentazione ufficiale con grande tatto ha anche parlato del progetto offshore di fatto archiviandolo, salvando come fatto imprescindibile il terminal contenitori dell'area ex Syndial manifestando la necessità di una idonea conca di navigazione, dopo l'inaugurazione del Mose operativo e funzionale ai bisogni del porto, stupendosi che i veri problemi della conca fossero stati scoperti solo nel 2014. Pino Mu-

solino ha così sparigliato le carte per cui è logico chiedersi cosa è successo di nuovo a Venezia e cosa ci si aspetta per il futuro.

Conosco la famiglia Musolino da sempre. Ho conosciuto Pino 15 anni addietro quando si stava laureando (ho la sua tesi di laurea a casa). Dopo la laurea, caso unico, ha pensato di incrementare le proprie conoscenze ed esperienze portuali all'estero: prima lavorando nel porto di Anversa e poi all'Hapag Lloyd, a Singapore. Oggi Pino è il più giovane presidente di porto in Europa. In Italia è a mio parere il solo presidente "non politico" veramente competente del settore.

Fin da bambino ha mangiato pane e porto. Il padre era mio collega impegnato in qualità di capo magazziniere al Punto Franco di San Basilio. Due zii erano ai vertici (direttore e preposto) dell'agenzia marittima Adriatic Shipping (Gruppo Fremura) in calle larga 22 Marzo a Venezia. I fratelli di Pino, molto più anziani di lui, hanno grande

esperienza come spedizionieri e, prima della laurea, lo hanno fatto lavorare e guadagnare, per pagarsi gli studi, come addetto esterno in porto a Venezia e Chioggia, per cui ha quelle qualità, che pochi hanno nella portualità italiana, di conoscenze del porto dall'alto e dal basso (la prima tanta teoria, la seconda tanta conoscenza pratica). Confesso che non mi aspettavo una sua entrata così decisa e a gamba tesa che di fatto ha annullato anni di gestione portuale impropria.

Per anni il nostro scalo, dal 1955 al 1994, è stato un esempio per i porti italiani grazie a due presidenti eccezionali come Tonolo e Alessandro di Cid. Se il buon giorno si vede dal mattino credo proprio che alla conduzione del porto è forse arrivato un nuovo grande presidente a cui auguro sinceramente buon lavoro.

I comitati tornano all'attacco: «I nuovi progetti servono solo per prendere tempo»

E se con i "nuovi progetti" per togliere le grandi navi da San Marco si cercasse solamente di prendere tempo per lasciare tutto com'è? La questione la pongono il comitato No Grandi navi e Ambiente Venezia, ricordando come le recenti dichiarazioni alla stampa del ministro all'Ambiente e del sottosegretario ai Beni culturali Ilaria Borletti Buitoni facciano capire come non ci sia un accordo con il Governo su un nuovo progetto.

«Il ministro Galletti - dicono - ha infatti ribadito "il ruolo indipendente della Commissione Via che ha dato parere positivo con prescrizioni al progetto Duferco e bocciato il cosiddetto Contorta e che per quanto riguarda il futuro non spetta al Ministro dell'Ambiente scegliere l'approdo delle grandi navi, a cui compete il compito di valutare l'impatto ambientale". Sulla stessa linea vanno le dichiarazioni Borletti Buitoni: "ciò non toglie che anche la soluzione Vittorio Emanuele debba essere sottoposta come tutti gli altri progetti al giudizio della commissione Via, perché i problemi non mancano a cominciare dallo scavo dei fanghi tossici e all'impatto sullo stesso canale dei Petroli".

Queste dichiarazioni di membri del governo dovrebbero raffreddare gli entusiasmi della lobby portuale e di tutti coloro a

cominciare dal sindaco Brugnaro che si sono buttati sull'ennesima proposta dopo la figuraccia fatta con il Contorta, che per tre anni ha bloccato ogni soluzione alternativa e diviso la città».

Oltre a questo c'è uno scoglio da superare di carattere tecnico: la Capitaneria più volte si è pronunciata, per motivi di sicurezza, contro l'attraversamento dell'area industriale di Marghera da parte delle navi passeggeri. E così ha fatto l'Autorità portuale in più occasioni.

«Cosa sarebbe cambiato - si chiedono i due comitati - per far diventare positivi questi pareri?

A questo punto è necessario che il Ministro Delrio chiarisca la sua posizione. A cinque anni di distanza dal decreto Clini - Passera la via alternativa al Passaggio delle grandi navi nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca è stata individuata dalla Commissione Via che ha dato il parere positivo con alcune prescrizioni al Progetto di un avamposto crocieristico nella Bocca del Lido. Mettere in campo nuove proposte - concludono - significa solo prendere tempo e continuare sine die a far passare le grandi navi davanti a San Marco che è il vero obiettivo delle Compagnie di crociera».

M.F.

© riproduzione riservata

Pronta a tornare in mare la nave abbandonata

Elisio Trevisan

MESTRE

Fuori una. La darsena del canale Brentella si è liberata da una delle due navi "carrette" che erano state abbandonate a Marghera negli anni scorsi e ricollocate accanto ai rimorchiatori Panfido. La Rayhen Star ora è nel canale industriale nord, nell'ex banchina Beltrane davanti alla Fincantieri, e non hanno nessuna intenzione di demolirla. Cambiato il nome, ora si chiama Lady Eva e issa la bandiera del Togo, è stata acquistata da un armatore siriano dell'agenzia marittima veneziana I. Barbon che ha commissionato i lavori di ripristino per poterle far riprendere il mare al più presto. È una nave che porta merci varie e che farà servizio nel Mediterraneo con l'occhio ai traffici con le coste del sud, di paesi come Libia e Tunisia, o del sud est, come la stessa Siria che, ritrovata una maggiore tranquillità politica, possono riprendere gli scambi commerciali con l'Europa.

La Rayhen Star era ormeggiata in

CANALE BRENTELLA

È rimasta solo una nave abbandonata accanto ai rimorchiatori Panfido, la Skymar; l'altra, la Rayhen Star, è diventata Lady Eva e tra un po' riprenderà il mare

testa al canale Brentella sin dal giugno 2013, quando venne abbandonata dall'armatore turco. Era a fianco della Skymar che l'aveva preceduta di un anno: di proprietà di un armatore siriano era arrivata a febbraio a Venezia carica di 5400 tonnellate di sabbia silicea, e per un giorno era stata in balia del mare in tempesta, prima di venire recuperata da due rimorchiatori veneziani giusto in tempo, prima che andasse a schiantarsi contro le dighe di Chioggia. Trainata in porto, ha finito la sua storia ormeggiata appunto al Brentella. Sul suo destino - come su quello di Lady Gaga di Napoli (fermata da mesi da un decreto ingiuntivo per debiti nel canale industriale nord) e della Dst Oslo (ferma anch'essa vicino

alla Fincantieri, dopo essere stata abbandonata dall'armatore che però mantiene a bordo un equipaggio pronto a partire nel caso riuscisse a risolvere i problemi finanziari) - ancora non si sa nulla.

Del quarto scafo, invece, se ne sta occupando Trasmar, la ditta veneziana specializzata nei trasporti lagunari e marittimi e nei lavori marittimi e subacquei di ogni genere: sta effettuando un'ispezione a tubazioni, gru, motore, eliche, carena, scarichi a mare, timone di Lady Eva, per verificare che sia tutto in regola e che la nave sia in grado di riprendere il mare. Non appena sarà partita, nel porto commerciale rimarranno, dunque, ancora tre navi abbandonate.

© riproduzione riservata



Idrografico, Pinotti accelera il trasferimento «Presto alla Marina un' ala dell' ex lavanderia»

La ministra: il trasloco rallentato da azioni legali, ora progettazione e verifiche sismiche

«A BREVE una porzione del fabbricato Selom (l' ex lavanderia industriale di Calata Gadda, ndr) sarà consegnata temporaneamente alla Marina Militare per definire item pi del trasferimento dell' Istituto idrografico nell' edificio ex Lavanderia».

Così la ministra della Difesa, Roberta Pinotti, ribadisce il suo impegno per il trasferimento dell' Istituto cartografico della Marina, dall' attuale sede di Passo dell' Osservatorio, sopra Principe, a Calata Gadda. Una partita complessa, dal momento che sull' edificio, attualmente di proprietà dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Occidentale di Genova, pendono alcuni ricorsi al Tar da parte delle ditte che ancora operano all' interno dell' edificio.

«Il trasferimento - spiega ancora la ministra - è stato rallentato dalle azioni legali delle ditte che avevano l' immobile in concessione e dal rinnovo delle stesse concessioni **portuali**, fino al 31 dicembre scorso, da parte dell' ex presidente dell' **Autorità portuale**».

«Il primo passo saranno le verifiche sismiche e la progettazione - dice ancora Pinotti - che permetteranno di scrivere un cronoprogramma che definisca tempi e costi del trasferimento dell' Istituto sulla base di attendibili elementi tecnico-progettuali».

Pinotti, si è impegnata anche a verificare la possibilità di un piano di assunzioni «pure nel presente quadro normativo vincolato. La Marina ha già messo in opera un piano che ha consentito l' ingresso in Istituto di personale ex militare e civile individuato facendo ricorso alle assegnazioni temporanee da altre amministrazioni pubbliche».

L' Idrografico dovrebbe avere 182 dipendenti in organico. «Oggi lavorano 122 civili e 4 professori - spiega il sindacalista della funzione pubblica Cgil, Roberto Germano, ex dipendente dell' Istituto - il ministero ha garantito l' impegno a indire un concorso per un piano di assunzione quinquennale. Nel frattempo, cominceranno le immissioni a tempo determinato dalle graduatorie di altri comparti, posizioni che ovviamente potranno poi essere stabilizzate».

Proprio i sindacati avevano scritto a Pinotti che, venerdì, ha rassicurato tramite il suo ufficio di gabinetto il direttore dell' Istituto, il capitano di vascello Luigi Sapino. Ieri, Sapino ha informato i sindacati delle

-segue

novità dopo l' ultimo incontro che si era tenuto giovedì.

Bucci: "Genova riparte con turismo e digitale"

MICHELA BOMPANI

«COMINCERÒ dai mercati e dalle fabbriche, sarò davanti ai cancelli, alle 8 del mattino, lo facevo già, quando ci lavoravo». Marco Bucci, candidato sindaco del centrodestra per Genova, debutterà nell'agone elettorale dalla prossima settimana. «batteremo ogni angolo di questa città», promette.

SEGUE A PAGINA IV



Marco Bucci

L'intervista Il candidato del centrodestra: "La mia campagna elettorale alle sei del mattino nei mercati e in fabbrica. Amiu-Iren? Nessun preconcetto"

Bucci comincia dagli Erzelli "Turismo, hi-tech e logistica portuale così Genova si libererà dalle catene"

«DALLA PRIMA DI CRONACA»
MICHELA BOMPANI

MARCO BUCCI parla da uno dei nuovi "laboratori" dell'azienda regionale "Liguria Digitale", di cui da un anno e mezzo è amministratore unico, "Liguria Digitale", che ha appena trasferito sulla collina degli Erzelli. Non li chiama uffici: «Sono laboratori perché qui nascono idee, piattaforme per migliorare la qualità della vita dei cittadini», spiega. Ha investito 200.000 euro e trasformato anonimi uffici sulla collina del vento che vuole diventare una "Cupertino con vista mare", con pilastri e pareti sono colorati e solcati da scritte motivazionali: "Smart", "Awareness", "Keep it simple" ma anche "Macramé" e "Mesciù" (in dialetto), "Le persone con passione cambiano il mondo", "United we stand, divided we fall", uniti restiamo, divisi cadiamo, che è il pallino politico del governatore Toti. Ieri, Bucci ha intascato l'endorsement di Giuseppe Zampini, presidente di Confindustria e di Paolo Odone, presidente della Camera di Commercio di Genova.

Bucci, come farà la campagna elettorale?

«Per strada. In mezzo alle persone. Dentro la città, percorrendo strade e vicoli, ascoltando. Comincerò dai mercati rionali, poi andrò davanti alle aziende, al mattino, lo facevo anche quando ci lavoravo dentro».

Perché?

«Perché facevo il dirigente, ma volevo parlare con chi costruiva la ricchezza di quell'azienda, gli operai, gli addetti alla produzione. Come facevo a prendere decisioni se non sapevo come stavano loro, come vivevano, come lavoravano?».

Come sarà la sua giunta?

«Un team. Una squadra. Come si può parlare di nomi, ora? Adesso parliamo di cosa possiamo fare per questa città con un orizzonte che, al minimo, deve arrivare a cinque anni: non ci importa chi siamo noi, ci importa costruire una città dove potranno vivere meglio e realizzarsi i nostri figli e tante persone che la sceglieranno per viverci, lavorare, studiare».

Se arriverà a Palazzo Tursi, la aspettano già Scilla e Cariddi:

la fusione Amiu-Iren e l'approvazione del Bilancio.

«Il bilancio non mi fa paura, non mi spaventano questi documenti: i bilanci vanno affrontati. Ne potrò parlare appena vedrò i numeri».

È favorevole alla fusione Amiu-Iren?

«Le aziende partecipate vanno trattate proprio come aziende e basta. In modo positivo ed avendo grande attenzione a non fare mai macelleria sociale. Chi giudica la delibera, sbaglia, perché bisogna mettere il naso dentro i numeri. Appena potrò vedere i numeri, saprò cosa pensare: datemi un mese di tempo e troviamo una soluzione».

Lei parla di "next level" per Genova, livello successivo. Cosa intende?

«Penso a Genova 2021. Perché dobbiamo pensare a domani, a quello che accadrà tra 2,5, 7 anni. Genova è la città più bella dove vivere, lavorare, studiare, visitare. Dobbiamo pensare in grande e solo così ci si accorge che si liberano valori aggiunti: si scoprirà che che uno più uno può fare 2,5».

Il suo main sponsor è stata la

Lega: cosa significa per lei "sicurezza"?

«Significa che alle due di notte si potrà girare in centro storico a Genova con tranquillità e ci si potrà fermare a mangiare una pastasciutta e magari ci sarà ancora qualche negozio aperto, che io chiamo imprese 4.0. Guardi che io parlo a tutti, mica soltanto agli elettori di centrodestra. Io parlo a tutti quelli che hanno voglia di rimboccarsi le maniche e dimostrare la passione che hanno per questa città».

Lei parla di nuovi posti di lavoro? A Genova?

«La trasformazione digitale prima ancora che le aziende 4.0 deve coinvolgere le imprese 4.0: dagli stabilimenti balneari ai forni, risparmieranno denaro e saranno più competitivi, sono loro che attraggono turisti e il turismo è uno dei tre pilastri».

Quali pilastri?

«Turismo, hi tech, e logistica-portualità: i tre pilastri su cui lavoreremo per costruire il futuro di Genova. Nei prossimi cinque anni dobbiamo sciogliere le catene e buttarle a mare. E serve l'aiuto di tutti».

Workshop organizzato il 31 marzo 2017 presso il Seatec di Marina di Carrara.

Marina di Carrara, 27 marzo 2017 - Nell'ambito della 15a Rassegna SEATEC che si svolgerà a Marina di Carrara, presso il complesso fieristico - Sala Convegno Centro Servizi, il 31 marzo 2017, con

inizio lavori alle ore 14.00 e conclusione alle ore 17.00, Assonat in collaborazione con ICStudio S.r.l. organizza un workshop sui temi:

□ Catalogo Nazionale per la Formazione nella Nautica da Diporto: Novità e aggiornamenti sui progetti per la formazione finanziata 100% a fondo perduto dei dipendenti dei marina;

□ Web Strategy e Web Marketing in un marina: progettare e realizzare la propria presenza in internet per acquisire nuovi clienti;

□ Marina Resort: l'evoluzione del settore e gli aspetti tributari e legali.

L'incontro a ingresso libero è dedicato agli operatori rappresentanti dei marina e/o loro collaboratori.

Allegato programma

INCONTRO "IL NETWORKING DI IMPRESE NEL SETTORE NAUTICA DA DIPORTO: OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER LE IMPRESE E PER LA FILIERA" SEATEC- 15° Edizione Rassegna Internazionale Tecnologie, Subfornitura e Design per Imbarcazioni, Yacht e Navi

FIERA DI CARRARA

Venerdì 31 marzo 2017 ore 14.00 - 17.00 Sala Convegni Centro Servizi

PROGRAMMA

Ore 14.00

Registrazione partecipanti

Ore 14.15

- Saluti di benvenuto.

Avv. Luciano Serra - Presidente Assonat Coordina Dott. Ing. Fabrizio Cananzi - Presidente I.C. Studio S.r.l.

Ore 14.30

- IL CATALOGO FORMATIVO NAZIONALE PER LA NAUTICA DA DIPORTO Dott. Ing. Fabrizio Cananzi - ICStudio Srl Management Consulting

□ I progetti formativi nazionali finanziati 100% a fondo perduto promossi da Assonat

□ Le opportunità per la formazione continua e l'aggiornamento professionale gratuiti dei dipendenti dei marina

□ Il nuovo pacchetto formativo "80 ore per l'innovazione nei marina": dall'analisi degli

-segue

indicatori strategici al web marketing

Ore 15.00

- IL WEB MARKETING IN UN MARINA

Dott. Brando De Leonardis - ICStudio Srl Management Consulting

□ Come impostare una strategia di web marketing per acquisire nuovi clienti

□ Conoscere i nuovi strumenti di promozione e comunicazione legati al web

□ Ottimizzare i contenuti del proprio sito web per migliorare la propria presenza digitale

Ore 15.30

- MARINA RESORT: ASPETTI TRIBUTARI E LEGALI Avv. Massimo Ridolfi - Studio Legale e Tributario Tinelli & Associati

□ La disciplina fiscale dei "Marina Resort" come strumento di rilancio della filiera della nautica da diporto, e le criticità fiscali più attuali che interessano gli operatori della portualità turistica

Ore 16.30

Dibattito e Conclusione dei lavori

Il Tirreno

Per la Vespucci parte la campagna in Usa e in Canada



► LIVORNO

La nave scuola della Marina militare Amerigo Vespucci si prepara alla campagna d'istruzione 2017 che si terrà in nord America e Canada: venerdì prossimo, nel porto di Civitavecchia dove il veliero è in sosta, la presentazione dell'attività addestrativa alla presenza del capo di stato maggiore della Difesa, **Claudio Graziano**, di quello della Marina militare, **Valter Girardelli** e del comandante in capo della Squadra Navale, **Donato Marzano**.

La campagna d'istruzione, che interessa gli allievi della prima classe dell'Accademia navale di Livorno, prevede soste nei porti del nord America e del Canada («un'area - viene sottolineato in una nota - di non usuale gravitazione per la Marina militare»), dove lo storico veliero avrà anche il «compito di rappresentare l'Italia e il prestigio delle Forze Armate all'estero attraverso l'organizzazione di eventi culturali e di promozione in collaborazione con le rappresentanze diplomatiche italiane».

Cinque collegamenti ogni settimana per la Corsica



TRAGHETTI Novità per i collegamenti da Piombino con Porto vecchio

- PIOMBINO -
UNA NOVITÀ per i collegamenti dal porto di Piombino. Con le navi gialle della Corsica, Sardinia, Elba Ferries si potrà raggiungere la Corsica: dal 15 luglio al 5 settembre verranno allestite fino a 5 corse settimanali. Dal Porto di Piombino si arriverà a Porto Vecchio con traversate notturne (partenza alle 22.30 e ar-

rivo alle 7). Una soluzione molto comoda per chi va in vacanza. Viaggi diurni saranno invece disponibili per il rientro da Porto Vecchio a Piombino. Restano confermate, sempre da Piombino, le corse per la Sardegna (Golfo aranci) con la motonave Sardinia Vera.

PER L'ANDATA verso l'isola

Sulla linea Piombino Elba la nave «Corsica Express Three» dal primo giugno al primo ottobre con traversate in 40 minuti

sono previste partenze alle 22,30 con arrivo alle 7. Viaggi diurni invece per il rientro da Golfo Aranci. Sardegna e Corsica saranno servite dalle navi gialle anche con partenze dal porto di Livorno. La compagnia ha poi organizzato collegamenti tra le due isole con partenze e arrivi da Porto Vecchio, Porto Torres e Golfo Aranci. Sulla linea Piombino Elba verrà impegnata la nave «Corsica Express Three» dal primo giugno al primo ottobre con traversate in 40 minuti.

CONFERMATE sulle navi gialle la ristorazione a vari livelli, l'accoglienza dei bambini con locali dedicati e l'accoglienza degli «Amici a 4 zampe». Novità di rilievo l'entrata in linea della motonave Pasqual Lota, nuova ammiraglia della compagnia che farà il suo debutto il primo giugno e servirà quasi tutte le linee con oltre 400 viaggi.

Gara sui bacini Vertenza Livorno incontra l'Authority

Livorno

GIOVEDÌ prossimo, 30 marzo, alle 15.30 una delegazione di Vertenza Livorno incontrerà il presidente dell'Authority Portuale in merito al documento Gara Bacini e clausole di salvaguardia dei lavoratori disoccupati. Parteciperanno insieme a Vertenza Livorno anche i partiti che hanno condiviso il documento.

Gmi, corsa contro il tempo «Evitiamo i licenziamenti»

Il 6 aprile summit con la Regione: ultima chance

di PAOLO BIAGIONI

- LIVORNO -

GRANDI Molini: la lotta continua. Dopo il presidio dei lavoratori dell'azienda di via Leonardo Da Vinci sotto la sede dell'Autonomia Portuale, andata in scena la scorsa settimana, e l'incontro con il consigliere regionale Gianni Anselmi, ci si avvia verso un altro capitolo della vicenda che vede in gioco il futuro di 30 lavoratori. Il 6 aprile infatti si terrà un incontro agli uffici decentrati di Livorno del Servizio lavoro della Regione per una nuova riunione in sede amministrativa della procedura di mobilità promossa da Gmi e Promolog, dopo che nei 45 giorni previsti dalla legge il confronto tra le parti non ha prodotto nessun risultato. Ma non solo, nella stessa giornata è previsto anche un tavolo con la Regione, occasione in cui il governatore Rossi - come ha spiegato nei giorni scorsi - chiederà «di salvaguardare i 30 posti di lavoro». «Non possiamo - ha aggiunto - accettare un taglio di posti di lavoro a fronte di strumenti di protezione sociale pienamente utilizzabili». La scadenza è il 17 aprile. Se le cose non cambieranno entro quella data allora i licenziamenti diventeranno effettivi e ogni lavoratore, come evidenziato nei giorni scorsi, procederà per conto proprio con delle vertenze individuali.

IL TEMA Grandi Molini è stato affrontato anche ieri in occasione del direttivo Cgil della Camera del Lavoro Territoriale. «Nonostante gli incentivi per le aree di crisi, l'accordo di programma e l'impegno dell'Autonomia Portuale a investire soldi pubblici per il rifacimento della banchina - ha detto il segretario della Camera del

Lavoro, Fabrizio Zannotti - , l'azienda rimane ferma nel portare avanti i licenziamenti. In questo quadro abbiamo chiesto l'intervento delle istituzioni locali, non possiamo permettere che le aziende abbandonino il territorio a prescindere». «La vertenza Gmi ha aggiunto Simone Angella di Filt Cgil - è il simbolo della scarsa azione politica di chi rappresen-

LA RICHIESTA DELLA CGIL
«Chiediamo l'attivazione degli ammortizzatori sociali previsti e quindi utilizzabili»

ta le istituzioni. Un'azienda che dichiara di avere interesse a Livorno, che chiede soldi pubblici per le infrastrutture, che ha goduto degli ammortizzatori sociali, oggi ci dice che licenzia 30 persone. Noi - spiega Angella - dobbiamo garantire che non ci siano licenziamenti, anche se non potremo

evitare tutti gli esuberi. Dobbiamo pretendere che chi perde il lavoro non sia lasciato solo, la nostra mobilitazione dovrà avere al centro quello che dal 'Piano del lavoro' dovrà essere il 'l'atto per il lavoro', coinvolgendo le categorie economiche e preparando la mobilitazione chiedendo che gli amministratori pubblici non siano amministratori delegati di imprese. Su questo - ha concluso - misureremo la nostra capacità di mobilitazione e di risposta». Su Gmi è intervenuto anche Michele Rossi di Flai Cgil. «La situazione è difficile - ha detto - Abbiamo coinvolto con forza le istituzioni e il presidente Enrico Rossi si è impegnato a convocare l'azienda ma, nonostante la collaboratività nostra e delle istituzioni, i 30 licenziamenti restano. Da parte nostra chiediamo l'attivazione degli ammortizzatori sociali previsti - ha concluso Rossi - e faremo tutto ciò che possiamo per evitare che la Pasqua sia segnata da questi licenziamenti».

Moby accordo per stabilizzare 255 marittimi

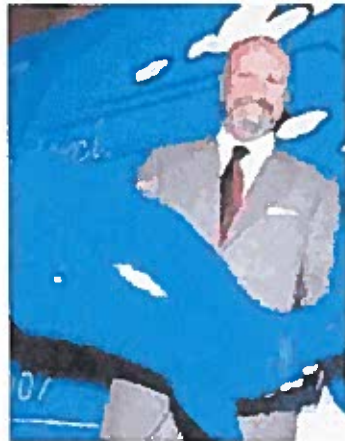
Livorno- Il gruppo Onorato Armatori ha siglato un importante accordo, ieri mattina, che prevede la stabilizzazione, in Toscana, di 255 marittimi con Moby. Un'operazione conclusa dal Gruppo resa possibile grazie all'accordo con le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti. Alla firma dell'accordo per Moby era presente il direttore generale della Compagnia, Giuseppe Savarese.

MOBY IERI LA FIRMA CON TUTTI I SINDACATI

Il gruppo Onorato stabilizza altri 255 addetti marittimi

— LIVORNO —

PER ALTRI 255 lavoratori del comparto marittimo è stata avviata ieri la procedura di stabilizzazione da parte di Onorato Armatori. L'accordo infatti è stato siglato dal gruppo con le sigle sindacali confederali. Quella di ieri è stata un'altra grande operazione conclusa



dal gruppo leader nei trasporti del Mediterraneo, resa possibile grazie all'accordo con le organizzazioni sindacali Toscana Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti. Per Moby, al momento della firma dell'accordo, era presente il direttore generale della compagnia Giuseppe Savarese. «L'operazione – si legge nella nota trasmessa nel pomeriggio di ieri dal gruppo Moby – è stata fortemente voluta dal nostro gruppo armatoriale. Che da sempre ha a cuore le sorti dei marittimi italiani e che è in prima linea per la tutela e la salvaguardia dei loro diritti». È notizia di ieri intanto l'attivazione della promozione da parte di Moby per la 100esima edizione del Giro d'Italia, che partirà il 5 maggio da Alghero. Sono previsti sconti sulla tratta Livorno-Olbia-Livorno del 25% per assistere alla partenza.

Cittadini per l'aria e Nabu: rilievi ambientali in porto

CIVITAVECCHIA - Dopo le polemiche dei giorni scorsi tra il sindaco Antonio Cozzolino e la Roma Cruise Terminal, è stata la Capitaneria di porto, come confermato dal consigliere del M5S Emanuele La Rosa, a concedere alle organizzazioni "Nabu" e "Cittadini per l'aria" di fare rilevamenti ambientali nel porto. «Le misurazioni della qualità dell'aria effettuate sabato - hanno spiegato le due associazioni - mostrano concentrazioni molto elevate di particelle ultrafini». I membri dell'associazione Cittadini per l'aria, con il supporto della ong tedesca Nabu e del suo esperto dottor Axel Friedrich, hanno rilevato «livelli di particolato ultrafine fino a 140 volte superiori a quelli delle zone con aria pulita. Le misurazioni - hanno aggiunto - sono state condotte durante le operazioni di attracco delle tre navi da crociera che, dalle 7 del 25 marzo, hanno scalato il porto di Civitavecchia. Le misure effettuate ad una distanza variabile fra 500 e 800 metri hanno mostrato livelli di polveri ultrafini con picchi fino a 280.000 pt per centimetro cubo durante le operazioni di attracco delle navi. Il numero delle particelle in zone remote con buona qualità dell'aria è inferiore a 2000 pt/cc, il livello di fondo marino era pari a 2.500 pt/cc, mentre durante circa due ore di monitoraggio in porto la media rilevata è stata di circa 34.000 pt/cc. Le polveri ultrafini sono ormai riconosciute essere causa di infarti e altre malattie cardiologiche».

Gnv raddoppia la linea Civitavecchia-Termini Imerese

Dal 23 marzo è partito il raddoppio con l'impiego della nave Kriti I

Gnv ha annunciato il raddoppio della linea Civitavecchia -Termini Imerese nel corso di un evento tenutosi a bordo della M/n Splendid. Il legame storico tra la Sicilia e la compagnia si traduce così in un'offerta più ampia dei collegamenti con il porto di Civitavecchia che Gnv si è impegnata a sviluppare per rispondere alle nuove esigenze dei clienti merci della Sicilia, e offrire un servizio ancora più completo ai clienti del Centro Italia. "Il collegamento Civitavecchia - Termini Imerese rappresenta per noi un'occasione per sviluppare la nostra presenza in una realtà portuale in crescita, alternativa strategica per i collegamenti merci e passeggeri della Sicilia orientale - ha dichiarato Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - Questa è una linea che ha mostrato di essere apprezzata e siamo certi che ci sia l'interesse da parte di tutti gli operatori di poter fare affidamento su un servizio giornaliero, che rappresenta un elemento estremamente interessante anche per la Sicilia Orientale: siamo felici di poter rispondere positivamente alle richieste di un mercato che da anni ci conosce, ci apprezza e ci sceglie". Il raddoppio dei collegamenti consentirà di agevolare tutti coloro che hanno la necessità di un porto a servizio della Sicilia

Orientale: Termini Imerese, infatti, si trova in prossimità dell'imbocco della via più veloce che porta a Catania, la strada E932, e sulla via che collega Palermo a Messina, la E90. Gnv ha inaugurato la linea Civitavecchia - Termini Imerese nel 2011, con due partenze settimanali il mercoledì e il venerdì. Dal 23 marzo la compagnia opera 12 partenze settimanali collegando da un lato Civitavecchia e dall'altro i porti di Termini Imerese e Palermo, garantendo una copertura ancora più capillare a vantaggio di passeggeri e trasportatori con la nave Kriti I.

Informazioni Marittime

I progetti dei porti di Napoli e Salerno

Giovedì, venerdì e sabato scorsi il TgR Campania ha realizzato tre interviste a Pietro Spirito e Manuel Grimaldi sui porti di Napoli e Salerno. Al centro dei servizi: [i progetti per i due scali campani](#), gli investimenti di Grimaldi Lines su nuove navi [particolarmente ecologiche](#), le autostrade del mare.

Di seguito i link ai TgR completi (tra parentesi il minuto in cui partono le interviste)

[Intervista a Pietro Spirito](#) (10.55)

[Intervista a Manuel Grimaldi](#) (9.50)

[Nuovi spazi per le auto nel porto di Salerno](#) (4.40)

Piano della Puglia per rilanciare scali e approdi

bari Operazioni di dragaggio per 48 milioni di euro nei porti di rilevanza regionale che non sono sede di autorità portuale. Entro il 30 aprile i Comuni nei cui territori vi siano porti di questa natura - dunque ad esclusione di Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia (porto industriale) che, essendo competenza del demanio statale, possono attingere ad altre forme di finanziamento - potranno candidarsi ai fondi Fesr 2014/2020 e avviare, così, operazioni di dragaggio che in qualche caso non si effettuano anche da 40 anni.

È necessario che i Comuni interessati - per esempio Rodi, Peschici, Vieste, Manfredonia porto commerciale, Mola, Castro, Barletta, Trani, Bisceglie, Monopoli, Tricase e tanti altri - compilino entro il 30 aprile una scheda tecnica dell'intervento di dragaggio e definiscano un quadro economico di massima. Poi, entro il 30 maggio, sarà pubblicato l'avviso e si procederà a valutare le istanze progettuali che intanto saranno arrivate all'assessorato regionale alle Infrastrutture.

«È fondamentale però - spiega l'assessore Giovanni Giannini - che i Comuni interessati ai fondi Ue si dotino di un piano regolatore del

porto e procedano alla caratterizzazione ambientale con la classificazione dei sedimenti, individuando le possibili opzioni di gestione dei materiali». In Puglia ci sono 64 tra porti e approdi turistici e la misura prevista dalla giunta regionale prevede anche che i Comuni potranno contare, in ogni caso, pure sul supporto operativo e tecnico che sarà fornito dalle due autorità portuali pugliesi, la già costituita Mar Ionio e la costituenda Mar Adriatico Meridionale. L'intervento della regione - che cofinanzia la misura per il 15% - punta dunque a consentire una maggiore fruibilità delle aree portuali per imbarcazioni da diporto e pescherecci, vi è cioè una doppia valenza, sia dal punto di vista turistico sia per le attività di pesca. Dopo il dragaggio - operazione che non si effettuava in molti casi da decenni, cosa singolare per una regione che ha 863 chilometri di costa, che va da Rodi a Gallipoli, e dalle conseguenze evidenti tra porti insabbiati, intere flotte pescherecce in crisi, turismo e diportismo al palo - la regione conta di concentrarsi, proprio per evitare il fenomeno dell'insabbiamento, sulla realizzazione delle opere a mare necessarie per la protezione dei porti.

«Da decenni - osserva ancora Giannini - scontiamo un enorme ritardo le cui ricadute sociali ed economiche sono sotto gli occhi di tutti». Il rischio è però che alcuni Comuni non riescano a dotarsi dei piani regolatori e ad effettuare poi le operazioni di caratterizzazione dei fondali.

La Regione si augura che in questa sfida contro il tempo i Comuni riescano a fare contemporaneamente le due operazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Vincenzo Rutigliano

Porti: la Regione Puglia investe 48 mln per il dragaggio

(ANSA) - BARI, 27 MAR - "La Regione puglia investe 48 milioni di euro per il dragaggio dei porti". Lo ha spiegato l'assessore alle Infrastrutture della Regione Puglia, Giovanni Giannini, presentando oggi a Bari il contenuto della delibera approvata, lo scorso 21 marzo, dalla giunta regionale pugliese e relativa allo schema di avviso pubblico per l'accesso alle risorse europee. "Sono decenni che non si fanno operazioni di dragaggio nei porti pugliesi di rilevanza regionale. Abbiamo deciso d'intervenire - ha aggiunto Giannini - in tutti quelli che non sono sede di autorità portuale e quindi escludendo Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia porto industriale che possono rivalersi su altri tipi di finanziamento. L'attività operativa finalizzata al dragaggio dei porti - ha detto ancora Giannini - è rivolta ai Comuni, che entro il 30 aprile dovranno compilare una scheda tecnica ed abbozzare un primo quadro economico di massima". Entro il 30 maggio poi - è emerso nell'incontro - sarà pubblicato l'avviso pubblico e si procederà a valutare le istanze progettuali. "E' fondamentale - ha aggiunto - che i Comuni si dotino di un piano regolatore del porto e procedano alla caratterizzazione ambientale con la classificazione dei sedimenti, individuando le possibili opzioni di gestione dei materiali". Supporto operativo e tecnico sarà fornito dalle due autorità portuali pugliesi, la già costituita Mar Ionio e la costituenda Mar Adriatico Meridionale. "L'intervento consentirà una maggiore fruibilità ad imbarcazioni da diporto ed ai pescherecci. Un provvedimento insomma - ha concluso Giannini - che guarda al turismo ed alla pesca. Dopo il dragaggio ci concentreremo sulla realizzazione delle opere a mare necessarie per la protezione dei porti, al fine di evitare il fenomeno dell'insabbiamento".(ANSA).

Delrio a Messina: "Addio al Ponte, la priorità del Sud è l' alta velocità"

"La concessione del Ponte è stata caducata". Caducata: cioè interrotta, fatta cadere. Sette parole, quelle pronunciate dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, ieri a Messina, che chiudono ufficialmente il capitolo Ponte sullo Stretto riaperto nell' autunno scorso dall' allora premier Renzi nel pieno della campagna per il referendum costituzionale. Delrio ha incontrato i giornalisti a margine dell' incontro in prefettura con il sindaco Renato Accorinti, il sottosegretario alla Salute Davide Faraone e i vertici dell' **Autorità portuale**. Per il ministro la priorità non è più il Ponte ma l' alta velocità ferroviaria. "Lo Stato nel 2012 ha deciso di interrompere la concessione del Ponte - ha ribadito il ministro - tutto il resto è roba da tribunali. Invece noi siamo interessati al corridoio ferroviario **Palermo-Napoli** perché per noi il Sud è anche alta velocità: bisogna dare avvio ai cantieri per il trasporto regionale siciliano ad alta velocità". (Manuela Modica)

Ponte e dintorni, la città discute e si divide

Il sottosegretario Davide Faraone: «La sfida è creare reti e sistemi, strategie comuni o si muore»

Tiziana Caruso "Cambiamenti-Spazio Sicilia 2.0", nella sua veste di Leopolda sicula itinerante, dopo Siracusa, ha fatto capolino anche a Messina con il suo ispiratore e sottosegretario all'Istruzione Davide Faraone che ha deciso di portare in riva allo Stretto Graziano Delrio, uno dei ministri con più partite in sospeso a queste latitudini. A dare mostra di sé una città sfilacciata, e quindi debole, chiaramente affamata. Ne sono la dimostrazione le diverse "direttrici" suggerite da molti in platea, così come i "percorsi", o forse meglio "trasporti", da scegliere per risollevare le sorti della città.

«Vogliamo immaginare una Sicilia diversa da quella attuale - ha esordito Faraone - dove al primo posto per la politica ci sono la partecipazione dei territori e l'ascolto dei cittadini. Dobbiamo smetterla di ragionare in maniera individualista, o gli aeroporti e le **Autorità portuali** hanno una strategia comune o rischiano di morire. L'unica cosa che non manca nel Mezzogiorno sono le risorse economiche, spesso invece manca la progettazione per intercettare i fondi».

Col supporto organizzativo del deputato regionale Tommaso Currò ne è venuto fuori un vero e proprio "focus" sul settore dei trasporti

in Sicilia che, tra gli altri, ha avuto come relatori Francesco Benevolo di Rete Autostrade Mediterranee, l'urbanista Maurizio Carta, Francesca Moraci componente del Cda dell'Anas, Andrea Esposito, direttore commerciale di Rfi, Manlio Mele consigliere d'amministrazione dell'Enac, la vicepresidente del Cas Marina Marino e il commissario dell'**Autorità portuale** Antonino De Simone. Man mano che gli esperti snocciolavano dati, punti forti e criticità si delineava un quadro, tanto chiaro, quanto nero dell'attuale isolamento della Sicilia, dove interconnessione e intermodalità sono pressoché inesistenti, dove la mobilità di limita ad "essere servente e non abilitante", dove non si riescono ad intercettare le immense opportunità derivanti dai traffici est-ovest. Durante queste panoramiche non sono mancate le "incursioni" pontiste con gli esponenti della Rete che più volte hanno colto la palla al balzo per rivendicare l'importanza dell'opera, alcuni lanciando persino un avvertimento «Altrimenti non ne prendete voti qui». Ad ogni intervento non sono mancati brusii e mugugni, anche quando a farsi

-segue

portavoce del punto di vista dei diversi attori riuniti in un tavolo promosso dall' Università di Messina è stato l' ex comandante della Capitaneria di porto Antonio Samiani che ha parlato di «essenzialità del Ponte sullo Stretto e dell' Alta velocità» e ha chiesto l' istituzione di un' Agenzia per la mobilità dello Stretto, formata dalla Regione siciliana e dalla Regione Calabria, dalle due Università e dalle Città metropolitane». All' incontro in una sala Sinopoli stracolma, defilati, erano presenti anche il rettore Pietro Navarra e i professori Michele Limosani e Giovanni Moschella.

TIZIANA CARUSO

Delrio: Messina non ha nulla da temere

L'attuale Authority resterà in vita fino al 31 dicembre. I sette punti del "pensatoio" di Faraone

Lucio D' Amico È venuto soprattutto per sgombrare il campo dagli equivoci.

Messina - assicura il ministro dei Trasporti Graziano Delrio - non perderà neppure una briciola dell' autonomia dei suoi porti ma, anzi, non potrà che avere effetti benefici dalla creazione dell' **Autorità portuale** del Tirreno Meridionale e dello Stretto, un sistema in grado di competere a livello nazionale e internazionale. «La rappresentazione che è stata fatta della riforma, consentitemi di dire, a volte mi è sembrata macchiettistica», replica così il ministro alle domande dei giornalisti, durante la conferenza stampa svoltasi al termine del confronto con le istituzioni e i "clusters" **portuali** in Prefettura.

E Delrio spiega il perché: «La sede non è importante, si può fare anche a rotazione, due anni a Messina, due anni a Gioia Tauro, così come per Catania e Augusta.

Quello che conta sono gli obiettivi strategici. Voglio ricordarvi che le **Autorità portuali** sono statali ed è il Governo, se permettete, che decide gli investimenti. E nessuno potrà mai consentire che le risorse di Messina e Milazzo non vengano utilizzate per questi porti e per i loro territori.

Il Piano regolatore **portuale** di Messina viene approvato dalla Regione siciliana, non da quella della Calabria, e le opere e i progetti previsti sono quelli decisi da voi, non sarà Gioia Tauro a imporveli o a sottrarre risorse.

Questo è il tempo di raccogliere le sfide e io cito sempre il caso di Malmoe e Copenaghen, l' una in Svezia, l' altra capitale della Danimarca, eppure hanno costituito un' unica **Autorità portuale**. E questo va a beneficio, non a danno, dei due porti. Lo stesso deve avvenire per Gioia Tauro e per Messina-Milazzo. Le potenzialità sono grandi, abbiamo superato quest' anno il record della presenza croceristica», insiste il ministro (e Messina, va ricordato, si è confermato primo porto in Italia per movimentazione di turisti e passeggeri, oltre 8 milioni e mezzo di persone). Non ci saranno, almeno secondo Delrio, conseguenze negative per la cantieristica navale messinese a seguito della riconversione di una parte del porto di Gioia Tauro, dove è prevista la costruzione di un grande bacino di carenaggio. «La cantieristica - insiste l' esponente del governo Gentiloni - deve essere uno dei motori trainanti per tutti i nostri porti,

-segue

basterebbe intercettare anche solo il 10 per cento del numero delle commesse che vengono realizzate in Turchia, ad esempio, per dare ricchezza e lavoro ai nostri cantieri navali».

L'attuale **Autorità portuale**, che è già in regime di proroga fino al 30 giugno, resterà in vita sicuramente fino al 31 dicembre: «Chiuderemo il 2017, questo è certo, per dare la possibilità di approvare definitivamente il Piano regolatore del porto e per avviare o realizzare gli investimenti già programmati». Poi, l'accorpamento diventerà inevitabile, «ma non dovete avere alcun timore, ci mancherebbe che il Governo italiano non riconosca l'importanza di due porti come quelli di Messina e di Milazzo».

Nel pomeriggio il ministro ha partecipato all'animato dibattito svoltosi al Teatro e lì ha raccolto le sette proposte consegnategli dal "pensatoio" voluto dal sottosegretario Davide Faraone: «Sette proposte forti per la mobilità, i trasporti, le merci e per creare lavoro, sviluppo e integrazione territoriale», come ha sottolineato lo stesso Faraone.

In alcuni casi, si tratta di idee che non collimano con la linea dettata dal Governo nazionale.

Sui porti, ad esempio, la proposta è di dar vita a un'unica **Autorità portuale** siciliana. «Occorre - ha detto il sottosegretario - un Piano unico di sviluppo strategico **portuale**, una strategia condivisa e univoca che porti a individuare la strada da seguire tutti insieme. Ogni porto ha una sua tipologia di traffico. È necessario integrare fra loro le specificità e puntare su ciascuna di esse. Dal Mediterraneo transita il 19% del traffico mondiale che tocca 25 Stati in tre continenti diversi. Dal 2020 avremo di fronte un mercato potenziale di 500 milioni di persone. L'**Autorità portuale** siciliana deve occuparsi di intercettare la maggior quota possibile di questo traffico». Poi, gli aeroporti: «È necessaria una gestione integrata del sistema aeroportuale siciliano, anche in questo caso per una strategia unica». Il Trasporto pubblico locale (Tpl): «Anche in questo settore il coinvolgimento dei privati non deve essere un tabù. Bisogna lavorare per favorire l'integrazione tariffaria tra diverse aziende di trasporto». Si passa, quindi, alla "cura del ferro": «Occorre che ci sia un collegamento ferroviario efficiente e questo si deve fare potenziando l'infrastruttura attraverso il completamento delle dorsali Siracusa-Messina-Catania e il raddoppio della **Palermo-Catania**.

La Sicilia deve essere raggiunta dall'Alta velocità per renderla uniforme al resto del Paese». Altri due punti sono il recupero delle tratte ferroviarie e delle stazioni dismesse, il potenziamento delle arterie stradali. Infine, lo Stretto di Messina: «Oggi c'è un'occasione forte che deve essere colta e non diventare un momento penalizzante: l'**Autorità portuale** dello Stretto deve rafforzare Messina, non penalizzarla. L'aeroporto di Reggio Calabria deve diventare sempre più l'aeroporto dello Stretto». E in quest'ottica, «il Ponte sullo Stretto appare indispensabile come lo è per l'Alta velocità». E anche qui il ministro Delrio sembra pensarla diversamente.

Sicilia: 'Cambiamenti' fa tappa a Messina, dossier infrastrutture a Delrio

Palermo, 27 mar. (AdnKronos) - **Autorità portuali**, integrazione fra aeroporti, interventi sul trasporto pubblico locale, potenziamento della rete ferroviaria interna e collegamento al sistema dell'alta velocità nazionale. E ancora riutilizzo a fini produttivi delle stazioni ferroviarie dismesse, completamento delle incompiute stradali, manutenzione straordinaria delle strade esistenti e sfruttare la grande occasione fornita dalla riforma del sistema **portuale** nello Stretto di Messina. Sono le idee per lo sviluppo emerse dal secondo pensatoio itinerante di "Cambiamenti", l'iniziativa voluta dal sottosegretario alla Salute Davide Faraone in giro per la Sicilia. Esperti si sono confrontati in un primo tavolo su infrastrutture e trasporti a **Palermo** in apertura dell'iniziativa. Oggi il confronto si è spostato a Messina con un nuovo tavolo e altri esperti per consegnare quanto emerso dagli studi direttamente al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, intervenuto all'iniziativa. Tra le idee e le proposte quella di dar vita a un'unica autorità **portuale** siciliana che si occupi di tutte le strutture che non ricadano già all'interno di una autorità definitiva. "Occorre - ha detto Faraone - un piano unico di sviluppo strategico **portuale**. Ogni porto ha una sua tipologia di traffico ed è necessario integrare fra loro le specificità e puntare su ciascuna di esse". Dal Mediterraneo transita il 19 per cento del traffico mondiale che tocca 25 Stati in tre continenti diversi. "Dal 2020 avremo di fronte un mercato potenziale di 500 milioni di persone" ha spiegato il sottosegretario.

Porti: Delrio, lavori a Tremestieri partiranno in agosto

(ANSA) - MESSINA, 27 MAR - "Abbiamo ragionato con il sindaco Accorinti e con la Regione per risolvere finalmente la questione del porto di Tremestieri. I cantieri partiranno spero entro agosto". Lo ha detto il ministro alle infrastrutture e ai trasporti Graziano Delrio a margine di un incontro in Prefettura di Messina sui trasporti nello Stretto. "Al porto di Milazzo - prosegue - le opere stanno andando avanti e abbiamo fatto buoni progressi in prospettiva. È chiaro che dobbiamo potenziare attraverso Tremestieri la qualità della vita di questo territorio cioè fare in modo di separare il traffico pesante ma dobbiamo anche togliere camion dalle strade con i traghetti che caricano i mezzi pesanti e li portano anche a centinaia di chilometri di distanza. Credo che quest'area sarà sempre cruciale per lo sviluppo del Mezzogiorno". (ANSA).

Su Tremestieri il timbro dell' ufficialità: «Entro agosto si parte»

Intesa sull' Agenzia per la mobilità e i collegamenti tra le due sponde

Emanuele Rigano L' assetata esigenza di innalzare la competitività del territorio si incastra con le garanzie di un Governo, quello nazionale, che si dice pronto ad investire in opere e riforme cruciali. I proverbi spesso non mentono, così se è vero che tra il dire e il fare c' è di mezzo il mare, quello che separa Sicilia e Calabria di frequente ha rappresentato speranza ma anche fonte di limitazione specie per la sponda isolana. Non è difficile così comprendere come strategicamente tutto o quasi passi da ciò che dovrebbe mettere a sistema l' intera area. La presenza del ministro Graziano Delrio nel summit organizzato in Prefettura con i cluster marittimi è conferma dell' attenzione che l' Esecutivo vuole garantire a questa porzione di Paese, pur certo che solo infrastrutture incisive possono offrire risposte concrete ad un disegno di rilancio che nel tempo si è regolarmente spento nel focolaio degli annunci. Tra le priorità evidenziate con la penna rossa c' è senza dubbio l' avvio dell' iter per la costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri, un' opera fondamentale per la mobilità messinese ma non solo: «Credo che entro la prima parte dell' estate, forse agosto, riusciremo a dar vita ai cantieri - ha assicurato Delrio -, abbiamo lavorato bene anche grazie all' assessore Giovanni Pistorio, l' **Autorità portuale** con la sua struttura tecnica ci ha messo nelle condizioni di prendere per i capelli una situazione complessa sul piano amministrativo, le insistenze del sindaco Renato Accorinti che sarò costretto a denunciare per stalking hanno fatto il resto». Pizzico di ironia ma soprattutto tanto orgoglio nella spinta che si sta provando ad imprimere ad alcuni progetti, come quelli che riguardano Milazzo. Per lo Stretto, idee chiare con il miraggio del Ponte da non considerare più prioritario: «La concessione è stata caducata, nel 2012 lo Stato ha deciso di interrompere il rapporto concessorio, tutto il resto è roba da tribunali - ha proseguito il ministro -, adesso siamo coinvolti nello studio del corridoio ferroviario Napoli-**Palermo**, perché per noi il Sud è anche alta velocità. Pensiamo all' asse Napoli-Bari ma sappiamo che la vera sfida è portare gli standard europei anche nell' Isola. Il confronto con il primo cittadino in maglia "free tibet" ha portato anche ad un

-segue

approfondimento sulle incompiute connesse alla continuità territoriale: «I sindaci hanno un'idea che appoggio pienamente, un sistema integrato per superare le divisioni e offrire servizi complementari». Accorinti conferma e annuncia l'apertura di un tavolo romano sulla Città metropolitana incentrato su disponibilità di mezzi, efficienza e collegamenti. Ovviamente si parlerà anche di Aeroporto e del salvataggio del Tito Minniti: «I voli riprenderanno, contiamo di disporre del fondamentale potenziamento tecnologico che consentirà poi un potenziamento definitivo - ha spiegato Del Rio -. L'accordo chiuso va in questa direzione, bisogna ringraziare Luca Cordero di Montezemolo e i collaboratori di Alitalia, azienda che ricordo essere privata, per la disponibilità». Dal 30 marzo riprenderanno i decolli per e da Milano-Roma con cadenza giornaliera, inizialmente uno per rotta, in attesa che la Regione Calabria completi le pratiche burocratiche per l'emanazione del bando per i contributi alle società aeroportuali sul marketing territoriale. «Progressivamente torneremo a regime, sono molto fiducioso, ritengo che grazie al piano di investimenti sulla sicurezza e all'aggiudicazione della gara per la gestione dello scalo, potranno essere garantiti un numero di partenze ed arrivi superiori a quelli che già c'erano». Le decisioni frutto del dialogo, sul modello Masterplan, sono un modello su cui la squadra capitanata da Paolo Gentiloni continua ad insistere ed è il motivo per cui Delrio ha voluto ascoltare problemi e preoccupazioni degli operatori portuali. Sull'Ap, come evidenziamo in questa stessa pagina, pieno sostegno: proroga fino a giugno, con possibile ulteriore fino a dicembre per approvare, entro il 2017, il Piano regolatore. Una fase transitoria che porterà alla fusione inevitabile tra Messina e Gioia Tauro nel segno di una cooperazione tracciata a livello comunitario: «Basti pensare a Malmö e Copenaghen, che ricadono addirittura in due stati differenti ma si sono unite». Concorrenza e competitività: «Non ci sarà un predominio ma solo collaborazione per alimentare servizi, muovere l'economia, generare nuovi posti di lavoro».

Il ministro Delrio: «Entro agosto partiranno i cantieri a Tremestieri»

OOO «Abbiamo ragionato con il sindaco di Messina Renato Accorinti e con la Regione per risolvere finalmente la questione del porto di Tremestieri. I cantieri partiranno spero entro agosto».

Lo ha detto il ministro alle infrastrutture e ai trasporti Graziano Delrio a margine di un incontro in Prefettura di Messina sui trasporti nello Stretto.

«Al porto di Milazzo - ha proseguito il ministro - dal punto di vista delle opere stanno andando avanti e abbiamo fatto buoni progressi in prospettiva. È chiaro che dobbiamo potenziare attraverso Tremestieri la qualità della vita di questo territorio cioè fare in modo di separare il traffico pesante ma dobbiamo anche togliere camion dalle strade con i traghetti che caricano i mezzi pesanti e li portano anche a centinaia di chilometri di distanza. Credo che quest'area sarà sempre cruciale per lo sviluppo economico del Mezzogiorno».

Agrigento, 28 marzo 2017 ANNIVERSARIO.

Morte di un operaio a Cerda, assolti i vertici Amap

«Incidente non prevedibile»: così il giudice ha ritenuto di chiudere il processo che vedeva alla sbarra i dirigenti in carica nel 2011

L'assoluzione riguarda: **Vincenzo Cannatella**, Margherita Tomasello, Sergio Volpe, Giovanni Puleri, Antonio Crisanti, Giuseppe Arcuri, Giovanni Tuvé, Leoluca Liggio e Mariano Capizzi.

Assolti tutti e nove gli amministratori e dirigenti dell'Amap, in carica nel 2011, per l'incidente sul lavoro a Cerda nel quale - cinque anni addietro - fu ucciso l'operaio Antonio Cinquemani. L'uomo, che venne ammazzato da un getto d'acqua, era impegnato nell'individuazione dei fori da cui si era verificata la perdita in una condotta idrica. La furia dell'acqua lo colpì al volto e al torace scaraventandolo a oltre 25 metri d'altezza.

Antonio Cinquemani era un operaio dell'Amap. Morì sul colpo, nelle campagne di Cerda, in contrada Sant'Antonio, nel novembre del 2011, aveva 45 anni ed era originario di Partinico. Assieme ad altri operai dell'Amap, era impegnato nei lavori di verifica ed individuazione dell'entità di una perdita segnalata sulla condotta idrica di grande portata, denominata «Nuovo Scillato», che collega l'acquedotto di Scillato con le utenze idriche di Palermo. A un certo punto un getto d'acqua a forte pressione, scaturito dall'esplosione della condotta idrica, lo investì colpendolo al volto ed al torace, proiettandolo così a 25 metri di distanza. Nonostante l'intervento dell'elisoccorso, per l'operaio non ci fu nulla da fare.

La squadra di cui faceva parte Cinquemani stava operando nelle campagne di Cerda, poiché un agricoltore aveva scoperto una importante perdita che comprometteva il suo terreno e l'aveva segnalata immediatamente agli uffici centrali dell'Amap di Palermo.

A cinque anni di distanza, il Giudice Sabina Raimondo, del Tribunale di Termini Imerese, ha pronunciato la sentenza di assoluzione per tutti gli imputati perché il fatto non sussiste. Ad essere assolti dalle accuse di omicidio colposo e reati in materia di prevenzione e infortuni sul lavoro sono stati i più alti vertici dell'Amap di allora: **Vincenzo Cannatella** (presidente dell'Amap), Margherita Tomasello (consigliere di amministrazione), Sergio Volpe (consigliere di amministrazione), Giovanni Puleri (dirigente responsabile della sicurezza), Antonio Crisanti (responsabile servizi prevenzione e

-segue

protezione), Giuseppe Arcuri (dirigente servizio idrico), Giovanni Tuvè (dirigente capo unità manutenzione rete adduttori), Leo Luca Liggio (dirigente capo unità operativa adduzioni e impianti di sollevamento), Mariano Capizzi (nella qualità di capo squadra).

«L'incidente non sarebbe stato prevedibile». Questa la motivazione che ha portato il giudice ad assolvere tutti gli imputati. Secondo il magistrato del Tribunale di Termini Imerese «nessuna norma sarebbe stata violata» e, per questo, (dopo una perizia disposta dal giudice e ben due dal Pubblico Ministero) esperti ingegneri del settore avrebbero concluso che la vittima sarebbe stata travolta in maniera accidentale dal getto d'acqua escludendo così, da parte degli impianti la violazione in materia di infortuni e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Fondamentali sono state le consulenze e le conclusioni in aula dei difensori degli imputati, gli avvocati: Francesco Paolo Sanfilippo, Enrico Sorgi, Vincenzo Lo Re, Valerio Anastasio, Francesco Bertorotta, Luigi Carta, Luigi Mattei, Mario e Fabrizio Bellavista, Vita Campanella e Alessandro Savoca, che hanno centrato tutta la fase difensiva nella «non prevedibilità del rischio».

Antonio Cinquemani, assieme ai colleghi, quel giorno dell'11 novembre del 2011 si era recato sui luoghi nel territorio di Cerda per i lavori preparatori, non per effettuare la riparazione, ma solo per individuare la zona di aperta campagna dove c'era la perdita. La riparazione doveva avvenire l'indomani a condotta chiusa. In quel momento però, è avvenuta la tragedia.

Mobilità di Palermo Professionisti a confronto

Uno studio sulla mobilità urbana di Palermo a partire dai dati, dai progetti e dalle ricerche realizzate dall'Università. Mettendo insieme il mondo accademico e quello dei professionisti. Alla vigilia di nuovi appuntamenti elettorali e decisioni che saranno cruciali per la mobilità futura del capoluogo siciliano. Sono i temi al centro del dibattito «Mobilità sostenibile a Palermo», organizzato dagli ordini degli Ingegneri e degli Architetti di Palermo in collaborazione con il dipartimento di Ingegneria civile ambientale aerospaziale e dei materiali e il dipartimento di Architettura dell'Università. «Per la prima volta il mondo delle professioni e dell'università si è confrontato sul tema della mobilità urbana mettendo sul tavolo studi, dati e progetti», dicono Francesco Miceli e Giovanni Margiotta, rispettivamente presidente dell'Ordine degli Architetti e dell'Ordine degli Ingegneri. I tempi per la definizione delle strategie da perseguire sono stringenti.

E stringente è l'esigenza «di collegare le periferie dove vivono circa 600 mila persone con il centro e con i suoi servizi», ha detto Miceli. «Rivedere la mobilità», ha aggiunto, «significa innescare anche processi di rigenerazione ambientale recuperando spazi abbandonati o degradati e migliorando la vivibilità complessiva di Palermo. Temi che sono già oggetto di studi e proposte».

Ma a che punto sono i lavori per le grandi opere? «Entro il 2017 sarà ripristinato il collegamento con l'aeroporto», ha assicurato Filippo Palazzo di Rfi. Secondo le previsioni di Trenitalia il collegamento tra la stazione centrale e l'aeroporto potrebbe prevedere fino a quattro treni all'ora una volta completati tutti i lavori del nodo di Palermo con un prolungamento anche sulla costa Ovest ovvero da Termini e Cefalù nella stagione estiva.

Al centro del dibattito anche i progetti per la metropolitana leggera (attualmente non finanziata) e per l'ampliamento del sistema tranviario (198 milioni all'interno del Patto per Palermo) per cui il Comune ha annunciato il via al concorso di progettazione.

«Il tram», ha detto Margiotta, «non può stare dappertutto. Le soluzioni illustrate dagli esperti mostrano con chiarezza che la chiave per un servizio di trasporto pubblico più efficiente e sostenibile lungo la via Libertà è rappresentata dai bus elettrici o dagli altri mezzi a zero emissioni di moderna concezione, superiori sia per capacità di trasporto che per flessibilità ed economicità.

-segue

Il tram, che ha costi di realizzazione ed esercizio più alti di circa il 60%, se realizzato senza barriere viaggerebbe più lento dei bus elettrici e anche dei bus attualmente in servizio, per cui non porterebbe alcun miglioramento sul piano della mobilità. Si calcola che senza barriere i 14 km orari originariamente previsti si dimezzerebbero, mentre i bus tengono una velocità commerciale media di 12 chilometri orari. D'altro canto la realizzazione con barriere spezzerebbe in due la città con grave nocimento alla mobilità pedonale e grandi costi sociali, paesaggistici e ambientali. Il tram in via Libertà sarebbe la rinuncia definitiva al sogno di farne un giardino lineare attrezzato con spazi pedonali e ciclabili». Sono intervenuti anche Mario Pagliaro del Cnr che ha parlato della nuova mobilità elettrica, il presidente dell'autorità portuale Vincenzo Cannatella sul collegamento del porto con la città, il professore Marco Migliore sul trasporto pubblico integrato.
(riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO

Porti, logistica e innovazione: l'Italia a caccia dei buoni e- sempi / IL COMMENTO

Genova - Ogni anno l'Italia brucia il 2% del proprio Pil, circa 34 miliardi di euro, a causa delle inefficienze del sistema logistico. Un gap spaventoso, equamente distribuito tra differenti modalità di trasporto

Genova - Ogni anno l'Italia brucia il 2% del proprio Pil, circa 34 miliardi di euro, a causa delle inefficienze del sistema logistico. Un gap spaventoso, equamente distribuito tra differenti modalità di trasporto: marittimo, stradale, ferroviario. Con l'aggravante di una burocrazia che spinge verso il basso il livello qualitativo dell'offerta di intermodalità, oggi più che mai elemento capace di fare la differenza sul mercato globale.

Davvero paradossale, per un Paese che rivendica da sempre il ruolo di porta d'accesso delle merci in transito da e verso l'Europa.

Eppure i buoni esempi ci sono, ed è da lì che bisogna partire per recuperare almeno in parte quel 2% di penalizzazione. È il caso del corridoio logistico che unisce Turchia e Baviera passando attraverso il porto di Trieste: una *best practice* che oggi, 28 marzo, è al centro del Forum organizzato nella città giuliana dalla nostra testata online The MediTelegraph in collaborazione con Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di sistema portuale. Un evento che metterà di fronte, per l'intera giornata, rappresentanti di aziende logistiche, compagnie marittime, Unione europea, istituzioni, mondo del lavoro.

I duecento operatori che si sono già iscritti al Forum, molti dei quali provenienti dall'estero, testimoniano la volontà diffusa di non abbandonare l'idea che anche in Italia possa esistere un sistema logistico rapido, intelligente, innovativo. Come ci chiedono il mercato e l'Unione europea.

Sharjah, polo industriale degli Emirati

Le free zone attirano sempre più società straniere grazie a tariffe competitive e vicinanza a Dubai

SHARJAH I campus universitari, protetti da alte inferriate, sono allineati lungo l' enorme viale assolato, la vita si svolge tutta all' interno degli edifici in vetro scuro e sotto le palme, nei giardini, sono parcheggiate automobili di lusso. Quasi 50mila giovani di oltre duecento nazionalità studiano nelle dodici università di Sharjah, terzo emirato per estensione dopo Abu Dhabi e Dubai, che alla vocazione industriale ha affiancato quella culturale e oltre a un vivace polo di istruzione superiore conta oggi venticinque musei.

Il cuore del business in questo emirato meno noto resta però il distretto industriale e le sue free zone, con ampi spazi ancora disponibili rispetto alle più congestionate e costose aree di Dubai, Abu Dhabi e Ajman. E un ecosistema industriale che ha nella logistica un settore di punta.

Per attirare le imprese straniere, Sharjah sfrutta la forza dei tre porti, due sul Golfo, uno sull' oceano Indiano. La tradizione commerciale, amplificata dall' essere una porta sull' Asia - di fronte a Iran, Pakistan, India - e sull' Africa, si intreccia alla presenza di un comparto industriale tra i più importanti dei sei paesi arabi del Gulf cooperation council.

Nell' emirato si produce il 33% dell' intera manifattura dei sette Stati federati negli Emirati Arabi Uniti. Partendo da una posizione di vantaggio, Sharjah, al pari degli altri Paesi dell' area, ha da tempo un' agenda per l' ulteriore diversificazione dell' economia dal petrolio. L' obiettivo dei Paesi Gcc (Arabia Saudita, Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Oman e Qatar) è portare la quota dell' industria dal 10 al 20% del Pil entro il 2020. I settori non petroliferi stanno crescendo al tasso del 6% e gli investimenti cumulativi nella regione hanno superato i 300 miliardi di dollari, creando oltre 14mila imprese manifatturiere e un milione di posti di lavoro.

Il 6% del Pil totale degli Emirati è generato a Sharjah: a costruzioni e servizi alle imprese va la quota più importante del prodotto interno lordo dell' emirato (22%), seguiti da manifatturiero (16,5%) e commercio (12,4). L' industria estrattiva, invece, che rappresenta solo il 7,7% del Pil, sta perdendo slancio a causa della flessione delle quotazioni dell' oro nero.

Per questo le autorità dell' emirato - con una popolazione di 1,4 milioni e un Pil procapite di 16.500

-segue

dollari - hanno in cantiere progetti di ampliamento delle attuali free zone.

Se ne occupano Shurooq, l' authority per lo sviluppo, e la neonata Invest in Sharjah. «Esistono tre free zone, vicine al mare e all' aeroporto - spiega il direttore Mohamed Al Musharrkh - e altre sono in progettazione in campi specifici, dalla sanità ai media. In tali distretti gli stranieri possono aprire società possedute al 100% e godere di molte agevolazioni fiscali, a cominciare dall' esenzione dai dazi su import ed export». Per ottenere una licenza, sottolinea Al Musharrkh, bastano due giorni lavorativi.

Ambiente, energie rinnovabili, sanità, istruzione e turismo sono i settori economici dove si prevede la crescita maggiore ma a fungere da calamita per le imprese straniere è soprattutto l' opportunità di importare e riesportare senza dazi. Non ovunque, ma nei circa quaranta Paesi con i quali esistono accordi di libero scambio. L' emirato, dunque, registra un alto tasso di ri-esportazione delle merci, in specie pietre e metalli preziosi, veicoli e macchinari.

Nella Hamriyah Zone, vicina all' omonimo porto, e nella Saif Zone (quella aeroportuale) si concentra l' attività industriale.

Qui l' emergente Sharjah gioca una carta su tutte: costi contenuti rispetto agli emirati più saturi, unita alla vicinanza a Dubai. In pochi chilometri - un quarto d' ora d' auto, traffico permettendo - si raggiunge lo sfavillante Burj Khalifa. Al fine di agevolare le comunicazioni con il grande aeroporto internazionale è stato appena approvato un progetto da 136 milioni di dollari per costruire un nuovo corridoio tra Sharjah e Dubai.

«I nostri porti vengono serviti da 18 delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo» spiega Jithin Varrier, responsabile commerciale della free zone aeroportuale Saif dove hanno preso "casa" oltre 7.200 società, di cui 123 italiane.

Gli spazi per uffici hanno affitti annuali che vanno da 7 a 10mila dollari mentre i depositi/capannoni costano da 16mila dollari (per 125 metri quadrati) a 56mila (600 metri quadrati).

Sottolinea i vantaggi competitivi Giovanni Bozzetti, presidente di Efg Cosulting che assiste le aziende italiane nell' internazionalizzazione negli Eau. «È l' unico emirato con doppio affaccio su mare arabico e oceano indiano - dice - e offre un polo industriale, uno di ricerca e formazione (grazie alle università) e free zone sia portuali che aeroportuali. Infine, il costo della vita e per l' insediamento di un' attività è più basso rispetto alle altre aree del Paese e può contare su un clima molto positivo di accoglienza alle attività estere produttive e commerciali». Nell' emirato sta aumentando anche il turismo: a gennaio il tasso di occupazione degli hotel è cresciuto del 5,5% mentre i principali mercati, Dubai e Abu Dhabi, hanno visto un declino (-1,5 per cento). © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Roberta Miraglia