

Dai Porti:

Trieste:

"...In porto 225 nuove asunzioni in due anni ..."
(Corriere Marittimo, Ansa, Ferpress, L'Informatore Navale, Il Nautilus, The Medi Telegraph)

"... La tempesta perfetta dei cambiamenti climatici..."
(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Authority, è il turno dei segretari..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Crollo Torre Piloti, Parisi contro PM..." (The Medi Telegrpah, Il Tirreno, La Repubblica GE, L'avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Compagnie portuali, la fusione po' attendere..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX La Repubblica Ge)

"...Genova, è giallo sulla riapertura della centrale a carbone..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Affari e Finanza)

Savona:

"...Autorità di Sistema del mar Ligure Occidentale: prima uscita del presidente Signorini..." (Il Nautilus)

"...Porti Savona-Vado: proseguono le visite di Prettorino agli Uffici territoriali della Capitaneria di Porto..." (Ferpress)

"...Export, senza navo cresce solo Savona..." (Il Secolo XIX)

Marina di Carrara:

"...Capitaneria di Porto, ventidue le persone salvate nel 2016..."
(Il Tirreno)

Livorno:

"...Provinciali bis: normalità e stile..."(La Gazzetta Marittima)

"...Costa della Toscana cresce il turismo ..."
(La Gazzetta Marittima)

"...L'Autorità Toscana va alla Conculta ..."(La Gazzetta Marittima)

Bari:

"...Il 66 febbraio tavolo tecnico dell'area logistica integrata sistema pugliese lucano..." (Il Nautilus)

"...Porto di Bari: ancora un anno positivo per traffico merci e per quello passeggeri..." (Il Nautilus, L'Avvisatore Marittimo)

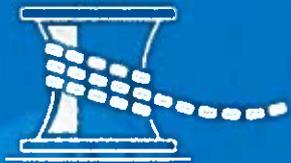
Taranto:

"...Comitato Gestione, ricorso al Tar, contro le nomina..."
(Taranto Sera, Quotidiano Taranto)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 21,22 e 23/1/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



"...Porto, lavori triennali da 261 milioni di euro. Nel 2017 al via 7 opere..." (Quotidiano Taranto)

Messina:

"...Approdo Tremestieri Oggi torna la sabbia..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

Notiziario C.I.S.Co

Trieste, in porto 225 nuove assunzioni in due anni

Dal 2015 ad oggi nel porto di Trieste si sono verificate 225 nuove assunzioni dirette in totale, tra contratti a tempo determinato e indeterminato, un bilancio del sistema lavoro quindi in positivo per il porto che ha creato in questi due anni una vera accelerazione dovuta alla stabilità produttiva e occupazionale. Questo andamento del mercato del lavoro in ambito portuale è stato reso possibile da un piano di riorganizzazione dello scalo e dello sviluppo di nuovi servizi, che motivano e sostengono economicamente tale aumento occupazionale, sia sul fronte della macchina amministrativa dell'Authority, sia delle partecipate, includendo la gestione operativa del lavoro in porto.

Nel dettaglio, l'operazione ha portato all'assunzione di 26 nuove risorse negli uffici della Torre del Lloyd, di cui 15 frutto di un concorso pubblico in corso di svolgimento, in collaborazione con l'Agenzia regionale per il Lavoro della Regione Friuli Venezia Giulia. Altrettanto incoraggianti i dati dal fronte delle società partecipate: la Porto di Trieste Servizi, multiutility in-house dell'Autorità, è passata da 15 a 40 dipendenti nell'ultimo biennio. Mentre Adriafer, società che si occupa di gestire la manovra ferroviaria in porto ha assunto 40 nuove risorse, segno tangibile che i servizi ferroviari sono un asset dello scalo.

Oltre all'iniezione di nuova linfa nel settore delle risorse umane, la grande sfida è stata l'adozione di un innovativo modello di gestione del lavoro, che ha visto la costituzione dell'ALPT, l'agenzia per il lavoro portuale, nata un anno fa su impulso dell'Authority giuliana, che ha portato alla stabilizzazione a tempo indeterminato di 134 persone.

L'AdSPrende nota che anche se i traffici dello scalo registrano un buon aumento complessivo, l'obiettivo costante del management rimane la valorizzazione del lavoro e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti specie quelle ferroviarie, che collega Trieste il Centro - Est Europa. *“Il nostro punto di forza – commenta D'Agostino – è aver colto il cambiamento in corso nel mondo della portualità ed aver adottato un sistema di business sostenibile, senza progetti faraonici da promuovere, ma dando valore alle risorse*

- segue

umane e garanzie tangibili agli investitori privati."

Secondo Mario Sommariva, lo stato di salute di uno scalo non è dato solo dalle performance numeriche, ma soprattutto dagli standard sociali e occupazionali. *"Sbaglia chi crede - afferma il segretario generale - che solo i milioni di teu siano garanzia di una crescita duratura e di uno sviluppo costante. Accanto alla quantità occorre porre grande attenzione alla qualità: formazione, sicurezza e dialogo sociale. Sono questi i punti di riferimento per aumentare la competitività e la produttività di un porto. Non si deve trascurare l'asset più prezioso di un porto, le persone".*

E il tema del lavoro portuale è una grande partita che si gioca proprio a livello europeo. Entro il 2030 infatti l'UE ha in previsione tra i 110.000 e i 165.000 nuovi posti di lavoro nel settore marittimo portuale. La sfida sarà quindi tra i porti capaci di adeguarsi ai cambiamenti offrendo servizi di alto livello. In questo contesto, conclude D'Agostino, *"l'organizzazione, l'efficienza e la gestione del lavoro giocheranno un ruolo importante e Trieste si sta già attrezzando per la sfida".*

Porti: Trieste, da 2015 assunti 225 persone

D'Agostino, esempio vincente in tema lavoro portuale



(ANSA) - TRIESTE, 20 GEN - Dal 2015 sono state 225 le nuove assunzioni dirette in totale, tra contratti a tempo determinato e indeterminato, al porto di Trieste. Lo rende noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale precisando che è il risultato di una riorganizzazione dello scalo.

All'Autorità sono state assunte 26 persone, di cui 15 con concorso pubblico (in corso), con l'Agenzia regionale Lavoro Fvg. Per le società partecipate: la Porto di Trieste Servizi, multiutility in-house dell'Autorità, è passata da 15 a 40 unità; Adriafer, che gestisce la manovra ferroviaria in porto ha assunto 40 persone. Inoltre, è stato adottato un innovativo modello di gestione del lavoro, costituendo ALPT, agenzia lavoro portuale, nata nel 2016 su impulso dell'Authority giuliana, che ha portato al tempo indeterminato per 134 persone. "Il nostro punto di forza - commenta il presidente dell' Autorità, Zeno D'Agostino - è aver colto il cambiamento in corso nel mondo della portualità ed aver adottato un sistema di business sostenibile, senza progetti faraonici da promuovere, ma dando valore alle risorse umane e garanzie tangibili agli investitori privati." Anche se i traffici registrano un buon aumento complessivo, l'obiettivo del management rimane la valorizzazione del lavoro e l'ottimizzazione delle esistenti infrastrutture, specie ferroviarie, che rendono Trieste unico scalo a vocazione internazionale nel panorama portuale italiano, servendo, con collegamenti diretti e giornalieri, il cuore del Centro Est Europa. Queste azioni hanno permesso il rilancio e il rafforzamento del dialogo con le parti sociali, evitando scioperi e conflitti. Secondo Mario Sommariva, Segretario generale del Porto, "lo stato di salute di uno scalo non è dato solo dalle performance numeriche, ma soprattutto dagli standard sociali e occupazionali. Sbaglia chi crede - continua - che solo i milioni di teu siano garanzia di una crescita duratura e di uno sviluppo costante. Accanto alla quantità occorre porre attenzione alla qualità: formazione, sicurezza e dialogo sociale. Non si deve trascurare l'asset più prezioso di un porto, le persone". Entro il 2030 l'UE prevede tra 110.000 e 165.000 nuovi posti di lavoro nel settore marittimo portuale. La sfida sarà tra i porti capaci di adeguarsi ai cambiamenti offrendo servizi di alto livello. In questo contesto, conclude D'Agostino, "l'organizzazione, l'efficienza e la gestione del lavoro giocheranno un ruolo importante e Trieste si sta già attrezzando per la sfida".

Porto di Trieste: positivo il bilancio nel settore lavoro, 225 nuove assunzioni dal 2015

(FERPRESS) – Trieste, 20 GEN – “Bilancio estremamente positivo nel settore del lavoro allo scalo giuliano. Dal 2015 ad oggi, 225 sono state le nuove assunzioni dirette in totale, tra contratti a tempo determinato e indeterminato. Una vera accelerazione nel settore della portualità triestina, che ha creato stabilità produttiva e occupazionale”. Lo annuncia in una nota il porto di Trieste.

“L’iniziativa rientra in un piano di riorganizzazione dello scalo e dello sviluppo di nuovi servizi, che motivano e sostengono economicamente tale aumento occupazionale, sia sul fronte della macchina amministrativa dell’Authority, sia delle partecipate, includendo la gestione operativa del lavoro in porto.

Nel dettaglio, l’operazione ha portato all’assunzione di 26 nuove risorse negli uffici della Torre del Lloyd, di cui 15 frutto di un concorso pubblico in corso di svolgimento, in collaborazione con l’Agenzia regionale per il Lavoro della Regione Friuli Venezia Giulia. Altrettanto incoraggianti i dati dal fronte delle società partecipate: la Porto di Trieste Servizi, multiutility in-house dell’Autorità, è passata da 15 a 40 dipendenti nell’ultimo biennio. Mentre Adriafer, società che si occupa di gestire la manovra ferroviaria in porto ha assunto 40 nuove risorse, segno tangibile che i servizi ferroviari sono un asset dello scalo.

Oltre all’iniezione di nuova linfa nel settore delle risorse umane, la grande sfida è stata l’adozione di un innovativo modello di gestione del lavoro, che ha visto la costituzione dell’ALPT, l’agenzia per il lavoro portuale, nata un anno fa su impulso dell’Authority giuliana, che ha portato alla stabilizzazione a tempo indeterminato di 134 persone.

Una svolta nella gestione dello scalo, voluta dal presidente dell’AdSP, Zeno D’Agostino e dal segretario generale, Mario Sommariva. Anche se i traffici registrano un buon aumento complessivo, l’obiettivo costante del management rimane la valorizzazione del lavoro e l’ottimizzazione delle infrastrutture esistenti specie quelle ferroviarie, che rendono Trieste unico scalo a vocazione internazionale nel panorama portuale italiano, permettendole di servire, con collegamenti diretti e giornalieri, il cuore del Centro Est Europa”.

“Il nostro punto di forza – commenta D’Agostino – è aver colto il cambiamento in corso nel mondo della portualità ed aver adottato un sistema di business sostenibile, senza progetti faraonici da promuovere, ma dando valore alle risorse umane e garanzie tangibili agli investitori privati.”

Queste azioni, unite ad un forte pragmatismo e ad uno spiccato orientamento al risultato condiviso, hanno permesso anche il rilancio e il rafforzamento del dialogo con le parti sociali, evitando scioperi e conflitti e favorendo la garanzia di buone condizioni di lavoro. Secondo Mario Sommariva, lo stato di salute di uno scalo non è dato solo dalle performance numeriche, ma soprattutto dagli standard sociali e occupazionali. “Sbaglia chi crede – afferma il segretario generale – che solo i milioni di teu siano garanzia di una crescita duratura e di uno sviluppo costante. Accanto alla quantità occorre porre grande attenzione alla qualità: formazione, sicurezza e dialogo sociale. Sono questi i punti di riferimento per aumentare la competitività e la produttività di un porto. Non si deve trascurare l’asset più prezioso di un porto, le persone”.

E il tema del lavoro portuale è una grande partita che si gioca proprio a livello europeo. Entro il 2030 infatti l’UE ha in previsione tra i 110.000 e i 165.000 nuovi posti di lavoro nel settore marittimo portuale. La sfida sarà quindi tra i porti capaci di adeguarsi ai cambiamenti offrendo servizi di alto livello. In questo contesto, conclude D’Agostino, “l’organizzazione, l’efficienza e la gestione del lavoro giocheranno un ruolo importante e Trieste si sta già attrezzando per la sfida”.

LAVORO AL PORTO DI TRIESTE. BILANCIO POSTIVO, 225 I NUOVI ASSUNTI DAL 2015 AD OGGI



D'AGOSTINO: SIAMO UN ESEMPIO VINCENTE IN TEMA DI LAVORO PORTUALE

Trieste, 20 gennaio 2017 – Bilancio estremamente positivo nel settore del lavoro allo scalo giuliano. Dal 2015 ad oggi, 225 sono state le nuove assunzioni dirette in totale, tra contratti a tempo determinato e indeterminato. Una vera accelerazione nel settore della portualità triestina, che ha creato stabilità produttiva e occupazionale.

L'iniziativa rientra in un piano di riorganizzazione dello scalo e dello sviluppo di nuovi servizi, che motivano e sostengono economicamente tale aumento occupazionale, sia sul fronte della macchina amministrativa dell'Authority, sia delle partecipate, includendo la gestione operativa del lavoro in porto.

Nel dettaglio, l'operazione ha portato all'assunzione di 26 nuove risorse negli uffici della Torre del Lloyd, di cui 15 frutto di un concorso pubblico in corso di svolgimento, in collaborazione con l'Agenzia regionale per il Lavoro della Regione Friuli Venezia Giulia. Altrettanto incoraggianti i dati dal fronte delle società partecipate: la Porto di Trieste Servizi, multiutility in-house dell'Autorità, è passata da 15 a 40 dipendenti nell'ultimo biennio. Mentre Adriafer, società che si occupa di gestire la manovra ferroviaria in porto ha assunto 40 nuove risorse, segno tangibile che i servizi ferroviari sono un asset dello scalo.

Oltre all'iniezione di nuova linfa nel settore delle risorse umane, la grande sfida è stata l'adozione di un innovativo modello di gestione del lavoro, che ha visto la costituzione dell'ALPT, l'agenzia per il lavoro portuale, nata un anno fa su impulso dell'Authority giuliana, che ha portato alla stabilizzazione a tempo indeterminato di 134 persone.

Una svolta nella gestione dello scalo, voluta dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino e dal segretario generale, Mario Sommariva. Anche se i traffici registrano un buon aumento complessivo, l'obiettivo costante del management rimane la valorizzazione del lavoro e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti specie quelle ferroviarie, che rendono Trieste unico scalo a vocazione internazionale nel panorama portuale italiano, permettendole di servire, con collegamenti diretti e giornalieri, il cuore del Centro Est Europa. "Il nostro punto di forza – commenta D'Agostino – è aver colto il cambiamento in corso nel mondo della portualità ed aver adottato un sistema di business sostenibile, senza progetti faraonici da promuovere, ma dando valore alle risorse umane e garanzie tangibili agli investitori privati."

Queste azioni, unite ad un forte pragmatismo e ad uno spiccato orientamento al risultato condiviso, hanno permesso anche il rilancio e il rafforzamento del dialogo con le parti sociali, evitando scioperi e conflitti e favorendo la garanzia di buone condizioni di lavoro. Secondo Mario Sommariva, lo stato di salute di uno scalo non è dato solo dalle performance numeriche, ma soprattutto dagli standard sociali e occupazionali.

- segue

“Sbaglia chi crede - afferma il segretario generale – che solo i milioni di teu siano garanzia di una crescita duratura e di uno sviluppo costante. Accanto alla quantità occorre porre grande attenzione alla qualità: formazione, sicurezza e dialogo sociale. Sono questi i punti di riferimento per aumentare la competitività e la produttività di un porto. Non si deve trascurare l’asset più prezioso di un porto, le persone”.

E il tema del lavoro portuale è una grande partita che si gioca proprio a livello europeo. Entro il 2030 infatti l’UE ha in previsione tra i 110.000 e i 165.000 nuovi posti di lavoro nel settore marittimo portuale. La sfida sarà quindi tra i porti capaci di adeguarsi ai cambiamenti offrendo servizi di alto livello. In questo contesto, conclude D’Agostino, “l’organizzazione, l’efficienza e la gestione del lavoro giocheranno un ruolo importante e Trieste si sta già attrezzando per la sfida”.

Il Nautilus

PORTO DI TRIESTE: 225 I NUOVI ASSUNTI DAL 2015 AD OGGI



TRIESTE – Bilancio estremamente positivo nel settore del lavoro allo scalo giuliano. Dal 2015 ad oggi, 225 sono state le nuove assunzioni dirette in totale, tra contratti a tempo determinato e indeterminato. Una vera accelerazione nel settore della portualità triestina, che ha creato stabilità produttiva e occupazionale.

L'iniziativa rientra in un piano di riorganizzazione dello scalo e dello sviluppo di nuovi servizi, che motivano e sostengono economicamente tale aumento occupazionale, sia sul fronte della macchina amministrativa dell'Authority, sia delle partecipate, includendo la gestione operativa del lavoro in porto.

Nel dettaglio, l'operazione ha portato all'assunzione di 26 nuove risorse negli uffici della Torre del lloyd, di cui 15 frutto di un concorso pubblico in corso di svolgimento, in collaborazione con l'Agenzia regionale per il Lavoro della Regione Friuli Venezia Giulia. Altrettanto incoraggianti i dati dal fronte delle società partecipate: la Porto di Trieste Servizi, multiutility in-house dell'Autorità, è passata da 15 a 40 dipendenti nell'ultimo biennio. Mentre Adriafer, società che si occupa di gestire la manovra ferroviaria in porto ha assunto 40 nuove risorse, segno tangibile che i servizi ferroviari sono un asset dello scalo.

Oltre all'iniezione di nuova linfa nel settore delle risorse umane, la grande sfida è stata l'adozione di un innovativo modello di gestione del lavoro, che ha visto la costituzione dell'ALPT, l'agenzia per il lavoro portuale, nata un anno fa su impulso dell'Authority giuliana, che ha portato alla stabilizzazione a tempo indeterminato di 134 persone.

Una svolta nella gestione dello scalo, voluta dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino e dal segretario generale, Mario Sommariva. Anche se i traffici registrano un buon aumento complessivo, l'obiettivo costante del management rimane la valorizzazione del lavoro e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti specie quelle ferroviarie, che rendono Trieste unico scalo a vocazione internazionale nel panorama portuale italiano, permettendole di servire, con collegamenti diretti e giornalieri, il cuore del Centro Est Europa.

“Il nostro punto di forza – commenta D'Agostino – è aver colto il cambiamento in corso nel mondo della portualità ed aver adottato un sistema di business sostenibile, senza progetti faraonici da promuovere, ma dando valore alle risorse umane e garanzie tangibili agli investitori privati.”

Queste azioni, unite ad un forte pragmatismo e ad uno spiccato orientamento al risultato condiviso, hanno permesso anche il rilancio e il rafforzamento del dialogo con le parti sociali, evitando scioperi e conflitti e favorendo la garanzia di buone condizioni di lavoro. Secondo Mario Sommariva, lo stato di salute di uno scalo non è dato solo dalle performance numeriche, ma soprattutto dagli standard sociali e occupazionali.

“Sbaglia chi crede – afferma il segretario generale – che solo i milioni di teu siano garanzia di una crescita duratura e di uno sviluppo costante. Accanto alla quantità occorre porre grande attenzione alla qualità: formazione, sicurezza e dialogo sociale. Sono questi i punti di riferimento per aumentare la competitività e la produttività di un porto. Non si deve trascurare l'asset più prezioso di un porto, le persone”.

E il tema del lavoro portuale è una grande partita che si gioca proprio a livello europeo. Entro il 2030 infatti l'UE ha in previsione tra i 110.000 e i 165.000 nuovi posti di lavoro nel settore marittimo portuale. La sfida sarà quindi tra i porti capaci di adeguarsi ai cambiamenti offrendo servizi di alto livello. In questo contesto, conclude D'Agostino, “l'organizzazione, l'efficienza e la gestione del lavoro giocheranno un ruolo importante e Trieste si sta già attrezzando per la sfida”.

Lavoro in banchina, Trieste in crescita

Trieste - Dal 2015 ad oggi, sono state 225 le nuove assunzioni dirette, tra contratti a tempo determinato e indeterminato.



Trieste - **Bilancio positivo nel settore del lavoro per il porto di Trieste. Dal 2015 ad oggi, 225 sono state le nuove assunzioni dirette in totale, tra contratti a tempo determinato e indeterminato.** Una vera accelerazione nel settore della portualità triestina, che ha creato stabilità produttiva e occupazionale. L'iniziativa rientra in un piano di riorganizzazione dello scalo e dello sviluppo di nuovi servizi, che motivano e sostengono economicamente tale aumento occupazionale, sia sul fronte della macchina amministrativa dell'Authority, sia delle partecipate, includendo la gestione operativa del lavoro in porto. Nel dettaglio, l'operazione ha portato all'assunzione di 26 nuove risorse negli uffici della Torre del Lloyd, di cui 15 frutto di un concorso pubblico in corso di svolgimento, in collaborazione con l'Agenzia regionale per il Lavoro della Regione Friuli Venezia Giulia. Altrettanto incoraggianti i dati dal fronte delle società partecipate: la Porto di Trieste Servizi, multiutility in-house dell'Autorità, è passata da 15 a 40 dipendenti nell'ultimo biennio.

Mentre Adriafer, società che si occupa di gestire la manovra ferroviaria in porto ha assunto 40 nuove risorse, segno tangibile che i servizi ferroviari sono un asset dello scalo. Oltre all'iniezione di nuova linfa nel settore delle risorse umane, la grande sfida è stata l'adozione di un innovativo modello di gestione del lavoro, che ha visto la costituzione dell'ALPT, l'agenzia per il lavoro portuale, nata un anno fa su impulso dell'Authority giuliana, che ha portato alla stabilizzazione a tempo indeterminato di 134 persone. Una svolta nella gestione dello scalo, voluta dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino e dal segretario generale, Mario Sommari-va. Anche se i traffici registrano un buon aumento complessivo, l'obiettivo costante del management rimane la valorizzazione del lavoro e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti specie quelle ferroviarie, che rendono Trieste unico scalo a vocazione internazionale nel panorama portuale italiano, permettendole di servire, con collegamenti diretti e giornalieri, il cuore del Centro Est Europa. **«Il nostro punto di forza - commenta D'Agostino - è aver colto il cambiamento in corso nel mondo della portualità ed aver adottato un sistema di business sostenibile, senza progetti faraonici da promuovere, ma dando valore alle risorse umane e garanzie tangibili agli investitori privati».**

La tempesta perfetta dei cambiamenti climatici



TRIESTE – “La tempesta perfetta”: con questa immagine evocativa e poco distante dalle catastrofiche previsioni sui cambiamenti climatici, il rettore dell’Università di Trieste, Maurizio Fermeglia, ha iniziato la relazione introduttiva all’ultima conviviale del Propeller Club di Trieste.

La serata, condotta sul tema “Riscaldamento globale: teorie e verità scientifiche. Relazioni con shipping, costruzioni navali e porti”, ha visto susseguirsi una serie di interessanti interventi da parte di studiosi e professionisti, impegnati nei settori della ricerca e della progettazione relative alla riduzione delle emissioni in atmosfera.

Ad introdurre la questione proprio il professor Fermeglia, che ha descritto proprio come una “tempesta perfetta” ciò che ci attende con la combinazione della crisi su elementi come cibo, acqua, energia e cambiamenti climatici: impossibile intervenire su uno di questi senza conseguenze sugli altri. Una disamina tutt’altro che tranquillizzante, che si è soffermata sul crescente fabbisogno di energia, sulla recente impennata dei gas serra, ma anche sulle possibili soluzioni a medio termine con il ricorso all’energia solare e alle celle ad idrogeno.

Vittorio Torbianelli, professore di Economia all’ateneo triestino, ha invece introdotto le relazioni tra riscaldamento globale e shipping, che incide per circa il 23% sul tanto temuto “effetto serra”, un processo atmosferico – ha spiegato in seguito Alessandro Crise dell’Istituto nazionale di Oceanografia e Geofisica sperimentale di Trieste – non di per sé negativo (mantiene la temperatura del pianeta accettabile per la vita così come la conosciamo), ma preoccupante in termini di crescita.

- segue

L'ingegner Luigi Matarazzo, direttore New building di Fincantieri spa, una delle eccellenze presenti sul territorio assieme ad Università e O.g.s., ha illustrato l'impegno della società nella progettazione navale, durante la quale addirittura si anticipano norme che verranno, in tema di riduzione di emissioni e provvedimenti antinquinamento per le navi da crociera ma non solo. «Sono già state messe in atto, negli ultimi anni, interventi per l'energy saving – ha spiegato Matarazzo – e qualcosa è possibile fare anche in fase di refitting».

La relazione si è poi concentrata sul futuro con l'alimentazione Lng ed i costi connessi, le fuel cell e la sterilizzazione delle acque di zavorra.

All'ingegner Giorgio Sulligoi, prorettore dell'Università di Trieste, è toccato chiudere la lista di relatori, illustrando le nuove metodologie di progettazione per le attuali costruzioni navali, spiegando l'importante ruolo che l'ateneo triestino svolge in tale contesto.

«Il tema è delicato e investe anche coscienze e comportamenti di ognuno di noi – ha concluso il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini – ma di certo a Trieste sono presenti strutture di eccellenza che analizzano cause ed effetti, proponendo soluzioni e realizzando progetti all'avanguardia proprio per combattere il cambiamento climatico».

Authority, è il turno dei segretari: alla Spezia il favorito è Borrini

Genova - Intesa quasi raggiunta. Ma il board del porto non è stato indicato. Genova-Savona: resta in corsa Sanguineri, Signorini valuta soluzione esterna.



Genova - Dopo la nomina di **Carla Roncallo** a presidente dei porti della Spezia e Marina di Carrara, il nome nuovo oggi è quello di **Gianfranco Borrini**. Secondo fonti vicine al dossier, **l'avvocato spezzino è in pole per ricoprire il ruolo di segretario generale** dell'Authority. Borrini, con un passato in politica nell'area del centro-destra, è figura gradita al cluster marittimo spezzino, ma può contare anche sull'appoggio dei vertici della Regione Liguria che avrebbero trovato un'intesa di massima con il governatore toscano, Enrico Rossi. **La stessa Roncallo avrebbe già dato il suo ok**, e la nomina del professionista ligure dovrebbe essere ormai solo questione di settimane. Tempi tecnici insomma, perché il nuovo segretario generale dovrà ricevere l'incarico - su indicazione della presidente - dal nuovo board dell'Authority **che al momento però non è ancora stato nominato**. Borrini, legale specializzato in diritto civile, marittimo, dei trasporti, societario, tributario e diritto di famiglia, nelle elezioni del 2013 è stato tra i nomi nella squadra di Futuro e Libertà candidati alla Camera dei Deputati, oltre che segretario provinciale del partito fondato dall'ex leader di Alleanza Nazionale, Gianfranco Fini.

Ma la futura nomina del segretario generale è un tema che tiene banco anche a Palazzo San Giorgio. Per l'Authority che unisce i porti di Genova e Savona tra i papabili c'è sempre **Marco Sanguineri**, direttore Pianificazione dell'ex Autorità portuale del capoluogo ligure. Sanguineri è sponsorizzato da parte della comunità marittima genovese oltre che da diversi rappresentanti del Pd locale. L'ipotesi interna per il dopo Carena, o meglio l'ipotesi Sanguineri, potrebbe però non andare in porto: proprio in questi giorni infatti, secondo indiscrezioni che trapelano da Palazzo San Giorgio, **il presidente Paolo Emilio Signorini avrebbe espresso la volontà di affidare l'incarico ad una figura esterna** che potrebbe arrivare direttamente da Roma. A Palazzo San Giorgio, rispetto alla Spezia, i tempi per la nomina del segretario dovrebbero essere più brevi: il board è già stato indicato anche se al momento manca l'ok dell'Anac.

GENOVA-SAVONA: RESTA IN CORSA SANGUINERI, SIGNORINI VALUTA SOLUZIONE ESTERNA

Authority, è il turno dei segretari Alla Spezia il favorito è Borrini

Intesa quasi raggiunta. Ma il board del porto non è stato indicato

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Dopo la nomina di Carla Roncallo a presidente dei porti della Spezia e Marina di Carrara, il nome nuovo oggi è quello di Gianfranco Borrini. Secondo fonti vicine al dossier, l'avvocato spezzino è in pole per ricoprire il ruolo di segretario generale dell'Authority.

Borrini, con un passato in politica nell'area del centro-destra, è figura gradita al cluster marittimo spezzino, ma può contare anche sull'appoggio dei vertici della Regione Liguria che avrebbero trovato un'intesa di massima con il governatore toscano, Enrico Rossi. La

stessa Roncallo avrebbe già dato il suo ok, e la nomina del professionista ligure dovrebbe essere ormai solo questione di settimane. Tempi tecnici insomma, perché il nuovo segretario generale dovrà ricevere l'incarico - su indicazione della presidente - dal nuovo board dell'Authority che al momento però non è ancora stato nominato. Borrini, legale specializzato in diritto civile, marittimo, dei trasporti, societario, tributario e diritto di famiglia, nelle elezioni del 2013 è stato tra i nomi nella squadra di Futuro e Libertà candidati alla Camera dei Deputati, oltre che segretario provinciale

del partito fondato dall'ex leader di Alleanza Nazionale, Gianfranco Fini.

Ma la futura nomina del segretario generale è un tema che tiene banco anche a Palazzo San Giorgio. Per l'Authority che unisce i porti di Genova e Savona tra i papabili c'è sempre Marco Sanguineri, direttore Pianificazione dell'ex Autorità portuale del capoluogo ligure. Sanguineri è sponsorizzato da parte della comunità marittima genovese oltre che da diversi rappresentanti del Pd locale. L'ipotesi interna per il dopo Carena, o meglio l'ipotesi Sanguineri, potrebbe però non andare in porto: proprio in questi



Gianfranco Borrini

giorni infatti, secondo indiscrezioni che trapelano da Palazzo San Giorgio, il presidente Paolo Emilio Signorini avrebbe espresso la volontà di affidare l'incarico ad una figura esterna che potrebbe arrivare direttamente da Roma. A Palazzo San Giorgio, rispetto alla Spezia, i tempi per la nomina del segretario dovrebbero essere più brevi: il board è già stato indicato anche se al momento manca l'ok dell'Anac. www.themediatelegraph.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Crollo Torre Piloti, Parisi contro il pm: «Azione irresponsabile»

Genova - «Non entro nel merito - ha detto - ma non capisco per quale motivo il pm si spinga alla distruzione di un'azienda rispetto a quanto è successo».



Genova - Senza voler entrare nel merito del processo per il crollo della Torre piloti del porto di Genova (9 morti e 4 feriti) e delle singole responsabilità, **Stefano Parisi si è schierato contro la decisione del pm Walter Cotugno di chiedere il commissariamento del gruppo Messina** per un anno con la clausola che gli utili per quel periodo vadano allo Stato. Parisi ha parlato del processo riferendosi all'assenza alla kermesse di Energie per l'Italia di Stefano Messina che avrebbe dovuto intervenire. «**Non entro nel merito - ha detto - ma non capisco per quale motivo il pm si spinga alla distruzione di un'azienda rispetto a quanto è successo**». **Secondo Parisi si è trattato di «un'azione irresponsabile da condannare».** «Non esiste una sanzione così grave nel nostro ordinamento nei confronti dei lavoratori», ha detto Parisi. «Dove è la politica - si è chiesto - quando la giustizia colpisce migliaia di persone detenute ingiustamente o aziende chiuse». Parisi ha citato Ilva, Thyssen e Fastweb, «per evitarne il commissariamento - ha detto mi sono dimesso e poi sono stati tutti assolti». «Ma che vuol dire commissariare un'azienda? È uno Stato arrogante che chiede che gli utili della Messina vadano a lui. La colpa va pagata in modo giusto ma non dai lavoratori e dall'economia».

The Medi Telegraph

Crollo Torre Piloti, il pm: «Commissariare la società Messina per un anno»

Genova - Il pm Walter Cotugno ha anche chiesto una sanzione di 2,25 milioni di euro per la società armatrice.



Genova - **Il pm Walter Cotugno ha chiesto una sanzione di 2,25 milioni di euro per la società armatrice Ignazio Messina e C.** nel processo per il crollo della Torre Piloti abbattuta dal cargo "Jolly Nero" nel porto di Genova il 7 maggio 2013. Nel crollo morirono nove persone e altre quattro rimasero ferite. **Il pm ha anche chiesto che la società venga commissariata per un anno in sostituzione della misura interdittiva della sospensione delle autorizzazioni e delle licenze.** «Questo per evitare rilevanti ricadute sulla occupazione».

Il pm Walter Cotugno ha chiesto che nell'anno del commissariamento l'utile della società armatrice Ignazio Messina vada nelle casse dello Stato. Il pm ha anche chiesto che il commissario abbia poteri sostitutivi per la revisione totale del sistema di sicurezza e per l'adozione di misure correttive adeguate che allo stato, per il pm, non ci sono ancora.

Dieci anni e sei mesi di reclusione è la richiesta che il pm Walter Cotugno ha fatto per Antonio Anfossi, il pilota del porto di Genova imputato nel processo per il crollo della torre piloti abbattuta dal cargo Jolly Nero della società Ignazio Messina avvenuta il 7 maggio 2013 al molo Giano. Nel crollo morirono nove persone e altre quattro furono ferite. Anfossi, come altre quattro persone, è imputato di omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni e attentato alla sicurezza dei trasporti. Per il pilota è stata anche chiesta la interdizione temporanea dalle funzioni direttive e l'interdizione perpetua dai pubblici uffici. Inoltre, ha chiesto la interdizione dalla professione per dieci mesi.

Richiesta choc del pm per la nave che a Genova buttò giù la Torre piloti

Per l'accusa l'armatore ha risparmiato sulla sicurezza: va commissariata per un anno e gli utili dati allo Stato

► LIVORNO

A distanza di quasi quattro anni da quel giorno maledetto, è a una svolta il processo per accertare la verità sull'incredibile incidente nel porto di Genova con una nave che abbatte la torre dei piloti: quella notte del 7 maggio 2013 era lì, al suo posto di lavoro come pilota del porto, anche Michele Robazza, livornese di scoglio, casa in zona Seton con la moglie Michela e i due figli. Robazza è una delle nove persone morte (altre quattro rimasero ferite) nel crollo causato dalla Jolly Nero, cargo della società armatrice Ignazio Messina & C.

Nella requisitoria il pm genovese Walter Cotugno - per l'occasione affiancato in aula, aspetto simbolico da sottolineare, dal procuratore capo Francesco Cozzi - ha chiesto che la compagnia Messina venga commissariata per un anno e debba pagare oltre 2 milioni di euro. Lo ha annunciato spiegando che il commissariamento è in sostituzione di misure interdittive come la sospensione delle autorizzazioni e delle licenze («questo per evitare rilevanti ricadute

sulla occupazione»). Nel ventaglio delle misure alternative possibili potrebbero figurare anche lo stop sul fronte di contratti con amministrazioni statali o l'obbligo di restituire contributi pubblici. Ma siccome non erano casistiche in cui ricentra la Messina, il pm ha messo sul piatto una ulteriore richiesta alternativa: il commissariamento, come detto.

Nel giorni precedenti la Procura aveva chiesto per il comandante della nave una pena di vent'anni di carcere mentre per il pilota la richiesta era stata di 10 anni (perché accusato di aver fatto «una manovra alla carlona»).

A ciò si aggiunga che, secondo il pm, durante il periodo del commissariamento l'utile della società armatrice Ignazio Messina debba essere incamerato dallo Stato. Fra le richieste dell'accusa c'è anche quello relativo al poter del commissario: dev'essere dotato di poteri sostitutivi così da poter rivedere daccapo il sistema di sicurezza e provvedere a correggere in modo adeguato le inadeguatezze, perché secondo la Procura, questo lavoro finora non è stato fatto.

In sostanza, a giudizio del pm l'armatore della Jolly Nero dev'essere «castigata» perché l'accusa la ritiene responsabile di quanto non è stato fatto, per negligenza, nel campo della sicurezza: la società avrebbe sottovalutato quest'aspetto che nella ricostruzione fatta dall'accusa è diventato centrale.

Dalle indagini emerge, a parere della pubblica accusa, che il flop nel riavvio dei motori sia stato sottovalutato dalla compagnia: trattato, insomma, alla stregua di singoli episodi anziché come un problema da affrontare complessivamente. È un aspetto sul quale il pm Cotugno ha messo l'accento per dire che a più riprese le navi della compagnia di navigazione Messina sono state oggetto di avarie: soprattutto riferibili a mancati riavvii del motore proprio per la Jolly Nero.

La Procura ritiene che se da parte della società armatrice si fosse analizzata la situazione in profondità si sarebbero prese contromisure per ovviare al problema, al quale l'accusa imputa buona parte della responsabilità nella dinamica

➔ QUATTRO ANNI FA

In quell'incidente morì un livornese

Si chiamava Michele Robazza, era livornese ma il suo lavoro di pilota del porto lo aveva portato a Genova. Quella notte di quattro anni fa era nella Torre piloti quando la Jolly Nero sbagliò tutto e finì contro la struttura situata sul molo Giano. Robazza, che abitava non lontano dall'ospedale, morì insieme ad altre otto persone.

dell'accaduto. Colpa di una strategia aziendale tutta mirata al contenimento di costi in questo campo, ha detto il pm.

L'azienda controbatte ribadendo di aver strutturato al proprio interno un apparato di sicurezza con tecnici e ingegneri.

Ma è anche la politica che scende in campo. Lo fa il centrodestra con Stefano Parisi che contesta la scelta del pm genovese di chiedere il commissariamento del gruppo Messina per un anno. «Non entro nel merito - ha detto - ma non capisco per quale motivo il pm si spinga alla distruzione di un'azienda rispetto a quanto è successo». E ha aggiunto: «un'azione irresponsabile da condannare».

Parisi ha citato Ilva, Thyssen e Fastweb, «per evitarne il commissariamento - ha detto - mi sono dimesso e poi sono stati tutti assolti». Poi ha rimarcato: «Ma che vuol dire commissariare un'azienda? È uno Stato arrogante che chiede che gli utili della Messina vadano a lui. La colpa va pagata in modo giusto ma non dai lavoratori e dall'economia».

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO

IL PROCESSO PER LA STRAGE DI MOLO GIANO

Il pm: "Commissariate la Messina"

NEL processo per il crollo della Torre Piloti e le nove vittime che provocò, il pm Walter Cotugno non chiede soltanto la condanna della compagnia Messina - imputata per responsabilità amministrativa - proprietaria della Jolly Nero, la nave che generò la tragedia, ma sollecita da parte del giudice anche una "punizione"

dell'armatore per tutti gli anni di totale negligenza sul fronte della sicurezza.

E così ecco la richiesta assai rara in un'aula di giustizia: "Commissariare per un anno la Messina e in quel periodo tutti gli utili siano incamerati dallo Stato".

FILETTO E PREVE A PAGINA V

La strage di Molo Giano

Al processo per il crollo della Torre Piloti la procura avanza una richiesta innovativa prevede, tra l'altro, che per un anno tutti i guadagni della società finiscano allo Stato Per il pilota Antonio Anfossi chiesti 10 anni di carcere: "Fece una manovra alla carlona"

"Punite la Messina" Il pm chiede che sia commissariata

GIUSEPPE FILETTO
MARCO PREVE

NEL PROCESSO per il crollo della Torre Piloti e le nove vittime che provocò, il pm Walter Cotugno non chiede soltanto la condanna della compagnia Messina - imputata per responsabilità amministrativa - proprietaria della Jolly Nero, la nave che generò la tragedia, ma sollecita da parte del giudice anche una "punizione" dell'armatore per tutti gli anni di totale negligenza sul fronte della sicurezza.

E così ecco la richiesta assai rara in un'aula di giustizia: "Commissariare per un anno la Messina o in quel periodo tutti gli utili siano incamerati dallo Stato".

Il pm Cotugno - al suo fianco ieri mattina in aula era seduto il procuratore capo Francesco Cozzi - avrebbe voluto chiedere l'interdizione commerciale dell'azienda ma ha spiegato che questo "avrebbe danneggiato decine di lavoratori". La legge consente in questi casi misure alternative che possono andare dal blocco di contratti con lo Stato. Al divieto della pubblicità alla restituzione di contributi pubblici. Non rientrando la Messina in nessuno di questi casi la procura ha deciso per il commissariamento.

"Affinché sotto una guida esterna - ha detto il pm Cotugno - la compagnia prov-

veda a risolvere in maniera radicale i problemi relativi alla sicurezza".

Le migliaia di pagine e documenti raccolti nel corso dell'inchiesta hanno convinto la procura che il problema del mancato riavvil dei motori venisse affrontato ogni volta dai Messina come un caso singolo, senza che la società abbia mai ritenuto di dover ripensare completamente il tema motori.

Il pubblico ministero per la Messina ha così chiesto come condanna l'anno di commissariamento e inoltre 2,25 milioni di euro come risarcimento per i familiari delle vittime.

La mossa del commissariamento è stata mal digerita dalla compagnia.

"E' una richiesta inusuale che contrasta, a nostro parere, con le risultanze dell'istruttoria dibattimentale" ha detto l'avvocato Pierluigi Ciaramella, che, con l'avvocato Carlo Uva assiste la società. "Abbiamo dimostrato, conti alla mano, - ha aggiunto il legale - che la compagnia ha speso nel corso degli anni milioni e milioni di euro per la sicurezza

delle navi e che ha una struttura organizzativa composta anche da cinque ingegneri navali, vari tecnici (per un tota-

le di circa 30 persone) oltre un'imponente officina che costa, insieme a tutta la struttura tecnica, milioni di euro all'anno e la sicurezza applicata in maniera scrupolosa".

Di diverso avviso il pm Cotugno

il quale ha messo in evidenza che più volte le navi della flotta Messina hanno vissuto situazioni di pericolo a causa di avarie e, in particolare, per la Jolly Nero, vi è stato il mancato avvio del motore. "Se ne avessero accertato le cause - ha detto - sarebbe stato possibile fare manovre correttive". Secondo il pm questa carenza "configurerebbe un contenimento dei costi per la società".

Nell'udienza di ieri il pm Cotugno ha presentato anche una richiesta di condanna a dieci anni di carcere per Antonio Anfossi, il pilota del porto che quella notte era a fianco del comandante Roberto Paoloni (per lui la richiesta è stata di 20 anni e sette mesi). Una pena inferiore a quella del comandante perché Anfossi, a differenza di Paoloni ha collaborato facendosi interrogare

- segue

fornendo una sua versione dell'accaduto. Il pm ha però stigmatizzato il suo comportamento circa l'assoluta mancanza di coordinamento tra lui e Peoloni e sull'avaria del contagiri: "Anfossi mento quando dico che non l'ha mai guardato. E' impossibile vista la sua posizione in plancia. La realtà è che sapeva fin dall'inizio che il contagiri non funzionava o quindi quella sera ha impostato una manovra alla "carlona".

Il provvedimento è finalizzato a risolvere alla radice il problema sicurezza sulle navi, che sarebbe stato sottovalutato dalla società

IFILONI

IL CROLLO
Nel processo in corso per il crollo della Torre sono imputati alcuni ufficiali dell'equipaggio, il pilota del porto e anche la compagnia Messina

LA COLLOCAZIONE
Alcuni ingegneri e collaudatori sono indagati nel filone che riguarda la costruzione della Torre a filo di banchina e senza alcuna protezione in mare

LE CERTIFICAZIONI
Un'altra costola d'inchiesta vede indagati funzionari del Rina e ufficiali della Capitaneria per le cosiddette certificazioni "facili" rilasciate alle navi di diverse compagnie



LA NAVE E IL DISASTRO
Nella foto grande la Jolly Nero della compagnia Messina in navigazione; sotto un'immagine della Torre Pilati abbattuta la notte del 7 maggio del 2013 sulla banchina di Molo Giano



L'ACCUSATORE
Il pm Walter Cotugno indaga anche sulle certificazioni concesse dal Rina agli armatori



IL PROCESSO PER IL CROLLO DELLA TORRE PILOTI

«Commissariare la società Messina per un anno»

Il pm ha anche chiesto una sanzione di 2,25 milioni di euro per la società armatrice

Il pm Walter Cotugno ha chiesto una sanzione di 2,25 milioni di euro per la società armatrice Ignazio Messina e C. nel processo per il crollo della Torre Piloti abbattuta dal cargo "Jolly Nero" nel porto di Genova il 7 maggio 2013. Nel crollo morirono nove persone e altre quattro rimasero ferite. Il pm ha anche chiesto che la società venga commissariata per un anno

in sostituzione della misura interdittiva della sospensione delle autorizzazioni e delle licenze. «Questo per evitare rilevanti ricadute sulla occupazione».

Il pm Walter Cotugno ha chiesto che nell'anno del commissariamento l'utile della società armatrice Ignazio Messina vada nelle casse dello Stato. Il pm ha anche chiesto che il commissario abbia poteri

sostitutivi per la revisione totale del sistema di sicurezza e per l'adozione di misure correttive adeguate che allo stato, per il pm, non ci sono ancora. Dieci anni e sei mesi di reclusione è la richiesta che il pm Walter Cotugno ha fatto per Antonio Anfossi, il pilota del porto di Genova imputato nel processo per il crollo della torre piloti abbattuta dal cargo Jolly Nero della società Ignazio Messina avvenuta il

7 maggio 2013 al molo Giano. Nel crollo morirono nove persone e altre quattro furono ferite. Anfossi, come altre quattro persone, è imputato di omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni e attentato alla sicurezza dei trasporti. Per il pilota è stata anche chiesta la interdizione temporanea dalle funzioni direttive e l'interdizione perpetua dai pubblici uffici. Inoltre, ha chiesto la interdizione dalla professione per dieci mesi.



La nave "Jolly Nero" della compagnia Messina

TORRE PILOTI, COMPAGNIA NEL MIRINO: «I RISPARMI SUI COSTI FURONO FATALI»

Jolly, stangata della Procura: «Commissariate la Messina»

La richiesta del pm: «Due milioni di multa e profitti allo Stato»

MARCO GRASSO

LA TRAGEDIA della Jolly Nero non è solo la conseguenza di una catena di responsabilità umane gravissime. Per il sostituto procuratore Walter Cotugno il crollo della Torre Piloti, e i suoi nove morti, sono il risultato di gravissime negligenze «sistemiche» da parte della compagnia Ignazio Messina. Una strategia aziendale volta al risparmio sui costi che portò a un danno disastroso in termini di vite umane. È questo l'impianto accusatorio che ha portato la Procura a richieste di condanna esemplari nei confronti degli armatori: maxi-multa da 2 milioni e 250mila euro, commissariamento dell'azienda per un anno, dirottamento dei profitti nelle casse dello Stato e revisione totale del sistema di sicurezza. Dieci anni di carcere la pena domandata dal pm per il pilota del porto Antonio Anfossi (difeso dagli avvocati Carlo Golda e Francesco Munari).

«Rivedere la prevenzione»

La prima puntata della requisitoria, la settimana scorsa, aveva riguardato soprattutto gli errori nella manovra e il comportamento degli alti ufficiali della compagnia Messina la

notte della collisione con la struttura che ospitava i militari della capitaneria e gli operatori della centrale operativa, il 7 maggio del 2013. Per la Procura va condannato a 20 anni Roberto Paoloni, il comandante della nave che effettuò una ma-

novra "al buio", e salpò nonostante numerosi guasti all'equipaggiamento; 17 anni la richiesta avanzata nei confronti del capo della flotta Giampaolo Olmetti, che pur essendo a conoscenza delle ripetute avarie già avute in passato dal mo-

tore non prese alcun provvedimento e in più inquinò le prove all'indomani dell'incidente.

La difesa: «Richieste inusuali» Ieri l'attenzione la discussione è proseguita sulle responsabilità "amministrative" della compagnia, imputabile nel processo penale proprio come un individuo: le vittime di MoloGiano, attacca Cotugno, si sarebbero potute evitare se solo la compagnia si fosse dotata di un sistema di prevenzione più efficiente e meno votato al risparmio. Se partire taroccando verbali e check-list non fosse stata una prassi normale per l'equipaggio.

«È una richiesta inusuale che contrasta con le risultanze del dibattimento - commenta l'avvocato Pierluigi Ciaramella, che assiste la compagnia Messina insieme all'avvocato Carlo Uva - Abbiamo dimostrato, conti alla mano, che la società ha speso nel corso degli anni milioni e milioni di euro per la sicurezza delle navi e che ha una struttura organizzativa composta da 30 persone. Tutto questo senza contare che la mancata ripartenza del motore viene imputata a un errore umano».

grasso@ilsecolo XIX.it

BY NC ND AL CUNDIRT "RISERVA" II

TERMINAL PORTUALI

Messina, la Fit-Cisl replica alle accuse dei lavoratori

GENOVA. Ettore Torzetti (Fit-Cisl Liguria), dopo le accuse arrivate da una parte dei lavoratori del terminal Messina del porto di Genova - che in assemblea hanno votato contro il nuovo contratto di lavoro - risponde agli attacchi spiegando che «il voto dei lavoratori va rispettato sino in fondo, ma allo stesso tempo è necessario, a tutela degli stessi dipendenti, riprendere il confronto con l'azienda». «Il contratto - aggiunge - lo decidono le aziende, l'importante è che ci sia il rispetto delle leggi».

The Medi Telegraph

Compagnie portuali, la fusione può attendere

Genova - Authority Genova-Savona, l'annuncio di Signorini. Benvenuti (Culmv): «Siamo diversi, ma possiamo collaborare». Bianchi (Pietro Chiesa): «Aspetto la convocazione del presidente».



Genova - **Non ci sarà fusione, per il momento, tra la Compagnia Unica di Genova e la Rebagliati di Savona.** I portuali delle due città continueranno ad operare separatamente anche se il confronto sul lavoro in porto con il nuovo presidente di Palazzo San Giorgio, **Paolo Emilio Signorini**, sarà affrontato assieme dalle due parti coinvolte. La decisione è stata comunicata dallo stesso numero uno dell'Authority in visita a Savona, durante un incontro a porte chiuse con i rappresentanti delle sigle sindacali.

«L'ipotesi di una fusione non esiste se non nell'azzardo e nella provocazione di qualcuno che ha in mente questa idea», spiega **Claudio Schivo, segretario della Filil Cgil di Savona.** «Il presidente è sulla nostra stessa lunghezza d'onda - aggiunge - e l'incontro è servito per parlare di quelle che sono le nostre più importanti esigenze per quanto riguarda il lavoro in porto». Attualmente la Compagnia Unica di Genova conta circa 900 soci, mentre i portuali savonesi sono duecento. «Qualcuno ha ipotizzato una fusione tra le due compagnie dopo l'unione delle due Autorità portuali - aggiunge il console della Culmv, **Antonio Benvenuti** - ma questa strada al momento non credo proprio sia percorribile. Siamo convinti che si debba ragionare come due differenti teste pensanti, anche se lavoreremo assieme per avere una sempre maggiore integrazione. Se poi questa fusione nel lungo periodo dovesse andare in porto, al momento non possiamo saperlo».

- segue

Diversa invece la posizione di Tirreno Bianchi, console della Pietro Chiesa. «Se le due compagnie per ora restano separate - dice Bianchi - credo che in futuro dovrebbero concentrare le forze in un'unica realtà, vista soprattutto la nuova organizzazione delle Authority e tutto quello che ne consegue». «Non so cosa pensi a riguardo il presidente Signorini - prosegue il numero uno dei carbuné - visto che sto ancora aspettando di potergli parlare per sapere quale sarà il destino della Pietro Chiesa». In occasione della visita a Savona, il presidente di Palazzo San Giorgio, tra gli altri, ha incontrato anche **Alessandro Berta**. Per il direttore di Confindustria Savona «la Rebagliati è una realtà che funziona e aumenta la competitività del porto. Non va toccata».

Il Secolo XIX

AUTHORITY GENOVA-SAVONA. BIANCHI (PIETRO CHIESA): «ASPETTO LA CONVOCAZIONE DEL PRESIDENTE»

Compagnie portuali, la fusione può attendere

L'annuncio di Signorini. Benvenuti (Culmv): «Siamo diversi, ma possiamo collaborare»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Non ci sarà fusione, per il momento, tra la Compagnia Unica di Genova e la Rebagliati di Savona. I portuali delle due città continueranno ad operare separatamente anche se il confronto sul lavoro in porto con il nuovo presidente di Palazzo San Giorgio, Paolo Emilio Signorini, sarà affrontato assieme dalle due parti coinvolte.

La decisione è stata comunicata dallo stesso numero uno dell'Authority in visita a Savona, durante un incontro a porte chiuse con i rappresentanti delle sigle sindacali. «L'ipotesi di una fusione non esiste se non nell'azzardo e nella provocazione di qualcuno che ha in mente questa

idea», spiega Claudio Schivo, segretario della Filt Cgil di Savona. «Il presidente è sulla nostra stessa lunghezza d'onda - aggiunge - e l'incontro è servito per parlare di quelle che sono le nostre più importanti esigenze per quanto riguarda il lavoro in porto». Attualmente la Compagnia Unica di Genova conta circa 900 soci, mentre i portuali savonesi sono duecento. «Qualcuno ha ipotizzato una fusione tra le due compagnie dopo l'unione delle due Autorità portuali - aggiunge il console della Culmv, Antonio Benvenuti - ma questa strada al momento non credo proprio sia percorribile. Siamo convinti che si debba ragionare come due differenti teste pensanti, anche se lavoreremo assieme per avere una sempre maggiore integrazione. Se poi questa fusione nel lungo periodo dovesse andare in porto, al momento non possia-

mo saperlo».

Diversa invece la posizione di Tirreno Bianchi, console dalla Pietro Chiesa. «Se le due compagnie per ora restano separate - dice Bianchi - credo che in futuro dovrebbero concentrare le forze in un'unica realtà, vista soprattutto la nuova organizzazione delle Authority e tutto quello che ne consegue». «Non so cosa pensi a riguardo il presidente Signorini - prosegue il numero uno dei carabinieri - visto che sto ancora aspettando di potergli parlare per sapere quale sarà il destino della Pietro Chiesa».

In occasione della visita a Savona, il presidente di Palazzo San Giorgio, tra gli altri, ha incontrato anche Alessandro Berta. Per il direttore di Confindustria Savona «la Rebagliati è una realtà che funziona e aumenta la competitività del porto. Non va toccata».

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI



Lavoratori della Compagnia Unica di Genova in corteo

ANSA

The Medi Telegraph

Genova, è giallo sulla riapertura della centrale a carbone

Genova - La nave Sider Tis era attesa in porto domani. Invece è rimasta ferma ad Ancona, con il suo carico di 4.000 tonnellate di carbone.



Genova - La nave Sider Tis era attesa in porto domani. Invece è rimasta ferma ad Ancona, con il suo carico di 4.000 tonnellate di carbone destinate a Genova. «Il trasporto si è rilevato antieconomico», racconta un operatore. Sta di fatto che **la temporanea riapertura della centrale Enel a causa dell'emergenza energetica, al momento, è sospesa**. Enel non commenta la notizia.

Il Secolo XIX



La nave ferma ad Ancona Il giallo della centrale Enel: il carbone non arriva, la riapertura è sospesa

LA NAVE Sider Tis era attesa in porto domani. Invece è rimasta ferma ad Ancona, con il suo carico di 4.000 tonnellate di carbone destinate a Genova. «Il trasporto si è rilevato antieconomico», racconta un operatore. Sta di fatto che la temporanea riapertura della centrale Enel a causa dell'emergenza energetica, al momento, è sospesa.

Energia, a sorpresa torna il carbone

Genova

A volte ritornano. Quando nessuno avrebbe più immaginato di vederle arrivare ai moli. Sono le navi cariche di carbone che stanno attraccando nei porti italiani per rifornire le centrali elettriche. Nulla di speciale, all'apparenza. In realtà, quel carico di carbone sta andando a rifornire centrali già date per chiuse e che vengono riaccese per far fronte a una richiesta di "aiuto" che arriva dalla Francia, le cui centrali nucleari (21 su 58) sono ferme in manutenzione, e che ha quindi urgente necessità di importare energia per far fronte al suo fabbisogno interno. E allora, più delle reali dimensioni del fenomeno, è la riapertura di impianti da sempre nel mirino di ambientalisti e comitati di cittadini a suscitare reazioni contrastanti. Un'emergenza che avrebbe dovuto durare solo qualche mese, ma che ormai si protrae dall'ottobre scorso.

La prima nave, la "Sider Tis", battente bandiera maltese, ha già attraccato al porto di Ancona per scaricare 7 mila tonnellate di carbone per la centrale Enel di Bastardo, in Umbria. Poi ha ridi-

sceso l'Adriatico e risalito il mar Tirreno per fare tappa a Genova. Qui verranno depositate altre 4 mila tonnellate di carbone necessarie e far ripartire la centrale Enel del porto, manufatto storico vincolato dalle Belle Arti, che in estate era stata "definitivamente" chiusa, con un anno d'anticipo sui tempi previsti. Ora si riaccende e, con essa, le inevitabili polemiche che si trascineranno per tutto il tempo in cui durerà questo soccorso energetico a un Paese tradizionalmente esportatore di energia, ma oggi costretto a importarne.

Sarà comunque una questione di mesi. Per Genova, Bastardo, ma anche per Chivasso, centrale a gas di A2a (mentre le altre due sono in carico a Enel) chiamata anch'essa al soccorso francese. Comunque sia, è il ritorno del carbone a destare preoccupazione, ancorché ridotto nei volumi e circoscritto nel tempo.

Durissimo, infatti, è il giudizio del Coordinamento Free (Fonti rinnovabili ed efficienza

energetica) che chiede «alle istituzioni competenti di avviare un'inchiesta su un provvedimento ingiustificato e costoso, deciso da un ministro dello Sviluppo Economico, che non perde occasione per denunciare i prezzi troppo elevati del chilowattora, attribuendone la responsabilità alle fonti rinnovabili».

Numeri alla mano, fra il 9 e il 14 gennaio la domanda massima di elettricità è oscillata tra 51.753 e 54.497 megawatt, contro una potenza installata netta superiore a 115.000 megawatt, di cui più di 20.000 di cicli combinati destinati alla sola produzione di energia elettrica. «Con questa capacità disponibile, appare incredibile che, per sopperire al mancato import di energia dalla Francia, il ministero dello Sviluppo economico abbia chiesto la riapertura dell'impianto a carbone da 155 megawatt, localizzato dentro la città di Genova, ultimo superstito di una centrale entrata in esercizio negli anni Cinquanta del secolo scorso». Eppure l'operazione è

già scattata e si fermerà solo quando il fabbisogno francese sarà nuovamente soddisfatto dalla produzione interna.

La verità è che il carbone va sempre in soccorso delle altre fonti — commenta Andrea Clavirino, presidente di Assocarboni — Era già successo sempre con la Francia, in un'estate torrida che creava problemi alle acque di raffreddamento utilizzate nelle centrali nucleari. Ma francamente trovo totalmente fuori luogo queste polemiche sulla riapertura di centrali che, oltretutto, opereranno nel pieno rispetto delle norme in vigore e per un periodo limitato. L'Italia è già un Paese virtuoso dal punto di vista del suo mix energetico, non abbiamo il nucleare, rinnovabili e gas coprono quasi interamente il fabbisogno, il carbone supera appena il 10% e sono certo che questa quota, prodotta peraltro da nove centrali che hanno tutte le più rigide certificazioni europee in materia ambientale, non salirà mai più. Ma di che stiamo parlando?».

Ancora una volta, però, ambiente e lavoro rischiano di dividersi. Il carbone, a Genova, dava lavoro a circa 200 addetti, fra dipendenti diretti e indotto, suddivisi fra la centrale, il terminal rinfuse e la compagnia Pietro Chiesa, quella dei mitici "carbunin", i camalli del carbone, oggi una trentina di soci.

«Stiamo parlando di poche migliaia di tonnellate di carbone per un periodo limitato, eppure c'è già chi protesta — commenta il console della Pietro Chiesa Tirreno Bianchi — Nessuno che spenda invece una parola per dare una risposta ai problemi di centinaia di famiglie. Speravamo che questa vicenda servisse almeno per aprire un tavolo sul nostro futuro, ma finora non è successo niente».

Del resto, ci sono ancora una decina di impianti a carbone attivi nel nostro paese e coprono ancora circa il 12-13% del fabbisogno energetico all'anno. I quali, negli anni passati, hanno anche contribuito ad abbassare i costi della bolletta elettrica nazionale, visto i costi più bassi rispetto al gas per l'approvvigionamento della materia prima. Invece, con l'emergenza francese, non ci saranno risparmi. Anzi: la maggiore richiesta di energia da Oltralpe hanno fatto salire i prezzi sulla Borsa elettrica e hanno già portato a un aumento delle bollette. Con la revisione trimestrale stabilita dall'Autorità per l'energia, dal primo gennaio le tariffe della luce sono salite dello 0,9% sul mercato tutelato. E non sarà l'ultimo rincaro se la Francia non riaprirà al più presto i suoi impianti.

Il Nautilus

Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale: prima uscita del presidente Signorini



SAVONA – “Siamo al centro di una rivoluzione copernicana della portualità italiana. La sfida è avvincente, a Savona e Genova siamo pronti a coglierla”. L'occasione per fare conoscenza diretta del cluster marittimo savonese è stata la presentazione dei due nuovi rimorchiatori gemelli di ultima generazione “Capo Noli” e “Palmaria del gruppo Scafi e Carmelo Noli.

Paolo Emilio Signorini, seduto al tavolo relatori insieme al direttore generale trasporto marittimo del MIT Enrico Maria Pujia, al Comandante del Porto di Genova Ammiraglio Giovanni Pettorino, e al presidente della Camera di Commercio delle Riviere di Ponente Luciano Pasquale, è andato dritto al nocciolo della riforma firmata dal ministro Delrio che ha fuso le ex Autorità Portuali di Savona e Genova e creato una nuova Autorità di sistema. “Il mondo marittimo sta cambiando velocemente e globalmente- ha detto Signorini-. Questo impone una vera e propria rivoluzione copernicana.

Non possiamo più nasconderci dentro un guscio e dobbiamo creare un network più allargato”. “Attualmente c'è sempre una maggiore concentrazione di compagnie marittime e operatori portuali che lavora attraverso un sistema di nuove alleanze internazionali. Come interlocutori abbiamo grandi gruppi ~~che~~ che operano a livello globale- ha proseguito il presidente dell'AdSP- . In questo scenario il rapporto del Mar Ligure occidentale con essi è precario perché oggi non è in grado di incidere sulle decisioni che si prendono troppo lontano da noi.

Per questo il sistema Italia deve puntare su alcuni grandi scali e non più su 26 come in passato. Occorre razionalizzare progetti e risorse e questo implica un efficace dialogo fra Adsp e Ministero, RFI, Anas , imponendo di fare scelte di competitività molto ponderate. È una sfida avvincente che come AdSP del Mar Ligure Occidentale siamo pronti a cogliere per creare sviluppo”.

Concetti in sostanza ribaditi anche da Enrico Maria Pujia. “Non possiamo più rinviare le scelte da prendere- ha dichiarato il Direttore del MIT – e la Riforma in questo senso è strategica. Abbiamo la possibilità di recuperare e di riavviare la crescita portuale con il ruolo che l' Italia merita. Eccellenze nazionali da mettere in campo per arginare l'avanzamento degli scali del Nord Africa.

I traffici vengono decisi fra tre o quattro grandi gruppi armatoriali quindi dobbiamo puntare sui collegamenti intermodali, rafforzare l' ultimo miglio ed avere una visione strategica dal punto di vista logistico accelerando il passaggio delle merci. Altra questione fondamentale da affrontare è quella dei controlli doganali. Un altro punto importante della Riforma prevede di accentrare i controlli doganali attraverso operazioni già sperimentate in 17 scali, quali il pre-clearing, rendendo più snelle le procedure. Solo con la collaborazione di tutti i soggetti si possono centrare gli obiettivi. Il sistema dei porti liguri e dei suoi operatori sono invitati a supportare questi necessari cambiamenti.

Dai dati recentemente avuti il collegamento C ferroviario fra il porto di Trieste e la Bulgaria sta dando ottimi risultati. Questi sono gli impegni e la sfida da giocare, superando le vecchie logiche. La parola d'ordine è fare sistema.”

Al termine della presentazione, il presidente Signorini accompagnato da Umberto Masucci del gruppo Scafi, dal comandante della Capitaneria di Savona Vincenzo Vitale, dal presidente Della Carmelo Noli, Franco Visco e dall'ex presidente AP Savona Rino Canavese, è salito su uno dei due A rimorchiatori per fare la prima visita “dal mare” dei bacini portuali di Savona e Vado.

Porti di Savona e Vado: proseguono le visite di Pettorino agli Uffici territoriali della Capitaneria di porto

(FERPRESS) – Savona, 20 GEN – L’Ammiraglio Pettorino, Comandante Regionale della Guardia Costiera ligure, ha proseguito – si apprende da una nota della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Genova – anche durante questa settimana le visite agli Uffici territoriali della Capitaneria di porto di Savona. Nella giornata del 18 gennaio, dopo aver visitato negli scorsi giorni le sedi di Andora e Varazze, l’Ammiraglio, accompagnato dal Comandante della Capitaneria di Porto di Savona Vitale, ha visitato il porto di Finale Ligure.

Sempre il 18, l’Ammiraglio ha quindi consegnato un premio speciale, nella sede della Capitaneria di porto di Savona, al giovane albisolese Matteo Iachino, neo campione del mondo di windsurf slalom.

Si tratta di un segno di compiacimento della Guardia Costiera Ligure (una realizzazione colorata in vetro di Costantino Bormioli da Altare).

Un evento che ha dato la possibilità di sottolineare l’importanza degli sport acquatici e promuovere – attraverso la testimonianza di successo di Matteo Iachino – il mare quale elemento centrale per una crescita della cultura marittima nei più giovani.

Questa mattina, l’Ammiraglio ha preso parte alla cerimonia di presentazione dei due nuovi rimorchiatori della Società che gestisce il servizio nel porto savonese, la Scafi di Napoli che controlla anche la Carmelo Noli a Savona. Nella sua relazione davanti a tutta la comunità portuale ed alle Istituzioni cittadine, Pettorino ha evidenziato il ruolo fondamentale dei tre servizi tecnico-nautici (rimorchio, pilotaggio ed ormeggio), che operano sotto la direzione dell’Autorità Marittima, elogiandone la straordinaria professionalità, specie in un contesto caratterizzato sempre di più dalla carenza di spazi e dal gigantismo navale, e richiamando nel contempo l’esigenza di moderne opere infrastrutturali, per poter competere con le altre realtà portuali internazionali. I neo rimorchiatori Palmaria e Capo Noli sono stati costruiti dalla olandese Damen, leader mondiale nel settore delle costruzioni per il rimorchio; sono unità modernissime lunghe 31 metri, con quasi 6.000 cavalli di potenza, dunque un’eccellenza nello scenario mondiale del rimorchio.

La due giorni savonese è stata pure l’occasione per l’Ammiraglio Pettorino di incontrare il personale militare della dipendente Capitaneria di Savona, di visitare la città (tra cui il Museo dell’ex nautico Pancaldo) e di intrattenersi con le Autorità provinciali, tra cui il Prefetto della provincia savonese Manari, il Procuratore Ausiello, ed il neo Vescovo Marino, un’occasione che non aveva ancora avuto in precedenza, specie nell’ultimo anno, in cui ha ricoperto anche l’incarico di Commissario dell’Autorità portuale di Genova.

ANALISI ALCE SU DATI UNIONCAMERE

Export, senza navi cresce solo Savona

Industria ligure ferma, tirano solo i cantieri

GENOVA. Secondo i dati diffusi da Unioncamere, nei primi nove mesi del 2016 la Liguria ha esportato merce per 5,4 miliardi di euro, +8,5% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno: dato in controtendenza con la media italiana (+0,5%) e quella dell'Italia Nord-Occidentale (-0,8%).

Tuttavia - segnala l'Alce, l'Associazione ligure commercio estero - il dato è confortante solo in apparenza, perché se depurato dalla cantieristica navale la differenza sul 2015 scende a -0,6%, in linea con il resto dell'Italia nord-occidentale e sotto la media nazionale.

Il 51% delle esportazioni liguri resta indirizzato all'Europa (con una sempre maggiore prevelenza di Francia, Germania e Spagna), mentre diminuiscono di cinque punti il commercio con l'Africa (ora al 10%) e di due punti quello con l'America (ora 8%). Boom delle Isole Marshall proprio in virtù di una commessa navalmeccanica.

L'export ligure resta focalizzato sul settore manifatturiero (+10%) che rappresenta il 90% dell'export regionale; trainano il settore chimico, quello elettrico e i mezzi di trasporto. Ma proprio quest'ultima voce, spiegano dal Centro studi dell'Alce, influenza fortemente le esportazioni regionali, proprio a causa della can-



I cantieri navali di Riva Trigoso

tieristica navale «caratterizzata da commesse spesso pluriennali e pertanto in grado di condizionare fortemente i dati sul commercio estero e di renderli molto volatili». La provincia ligure più coinvolta da questo fenomeno è Genova: la variazione delle esportazioni passa dal +12,6% a -4,2%. Appare perciò evidente come, depurando i dati dalla vendita di navi e imbarcazioni, la provincia maggiormente in crescita sia stata Savona (+9,8%). Se si elimina anche l'elemento di volatilità derivante dal prezzo del petrolio, la provincia savonese appare comunque in crescita (+2,1%).

A. GUA.

Capitaneria di Portoventidue le persone salvate nel 2016

Bilancio positivo per la Guardia Costiera di Marina di Carrara Occupazioni abusive del demanio: dieci le notizie di reato

► MARINA DI CARRARA

Tempo di bilanci per la Capitaneria di Porto di Marina di Carrara che ha visto i propri 58 militari impegnati su tutto il litorale a costante presidio della sicurezza dei cittadini, dei traffici marittimi, del patrimonio ambientale, ed in particolare, della salvaguardia della vita umana in mare.

La soddisfazione principale - si sottolinea - sta nel fatto che nell'anno appena trascorso non si sono registrati incidenti rilevanti in mare. Questo - spiega la Capitaneria - è stato possibile anche grazie ad una attenta attività di prevenzione, informazione e sensibilizzazione.

L'anno scorso - si fa notare - ha segnato anche l'importante evento del cinquantesimo anniversario della tragica scomparsa del Capitano di Porto Michele Fiorillo, Medaglia d'Oro al Valor di Marina (alla memoria), Comandante del porto e Capo del Circondario Marittimo di Marina di Carrara dall'aprile del 1965 al luglio del 1966, deceduto tra i flutti delle acque prospicenti il camping internazionale di Marina di Massa nel tentativo di salvare due turisti tedeschi ed

il proprio equipaggio. Lo storico anniversario è stato celebrato solennemente il 6 luglio scorso, alla presenza della signora Marina Fiorillo (unica figlia di Michele Fiorillo) e del direttore Marittimo della Toscana, Capitano di Vascello (Cp) Vincenzo Massimo Di Marco, con numerosi eventi, ed una Messa celebrata dal vescovo Monsignor Giovanni Santucci.

In merito all'attività operativa, nel 2016, 14 sono stati i soccorsi operati in mare dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, 22 le persone salvate ed assistite. La Guardia Costiera, durante l'intera stagione estiva, ha poi garantito, con la consueta operazione "Mare Sicuro", la sicurezza in acqua e sulle spiagge.

1774 le miglia nautiche percorse in operazioni di polizia marittima, con un totale di circa 3700 controlli complessivi in materia di ambiente, pesca, traffico mercantile, diporto nonché sul rispetto dell'ordinanza balneare e delle disposizioni del Codice della Navigazione in genere.

In tema di sicurezza della navigazione, gli ufficiali del nucleo "Port State Control" della Capitaneria di Marina di Carrara hanno ispezionato 22 navi bat-

tenti bandiere straniere. Dai controlli effettuati, a bordo delle stesse, 2 di queste sono state detenute in porto, fino al ripristino delle carenze evidenziate, poiché non rispettavano gli standard minimi imposti dalle pertinenti Convenzioni internazionali. Nel corso dell'attività sono stati elevati, a carico dei comandanti delle navi ispezionate, 4 verbali di illecito amministrativo e 2 notizie di reato sono state comunicate alla magistratura per violazioni di norme in materia di sicurezza della navigazione. Gli Uffici Tecnica e Sicurezza della Navigazione hanno, inoltre, rilasciato 38 autorizzazioni.

Sul fronte della salvaguardia ambientale e del pubblico demanio marittimo, in linea con la direttiva del Ministro Delrio, 10 notizie di reato sono state comunicate alla Procura della Repubblica di Massa per occupazioni o innovazioni abusive eseguite sul demanio marittimo e 8 sono state le comunicazioni di reati inerenti illeciti a rilevanza ambientale.

La Capitaneria di porto di Marina di Carrara ha inoltre preso parte, sotto il coordinamento della superiore Direzione marittima di Livorno, all'iniziativa Mi-

nisteriale "Bollino blu", finalizzata al rilascio, dopo verifica a bordo, di appositi bollini alle unità da diporto in regola con la normativa nazionale in vigore. Un'iniziativa tesa - si spiega nella nota della Capitaneria - ad evitare, da una parte duplicazioni dei controlli in mare per il diportista e, dall'altra, a garantire maggiore efficienza per l'Amministrazione nell'attività ispettiva. Sono stati rilasciati nelle acque prospicenti il litorale appuano un totale di 113 Bollini blu.

La Capitaneria di porto ricorda di rappresentare lo "sportello unico del mare", al servizio dei cittadini e di tutta l'utenza marittima. Proprio a favore della gente di Mare, la Capitaneria di Marina di Carrara ha tenuto nell'anno scorso 14 sessioni di esame Mams che hanno visto la partecipazione di oltre 140 candidati e 102 sono stati i certificati Imo Stew rilasciati, adeguati o rinnovati ai marittimi locali per poter esercitare la loro professione. A favore dei diportisti sono state tenute 25 sessioni d'esame con 142 candidati esaminati di cui 84 sono risultati idonei, 462 sono state le patenti nautiche complessivamente rilasciate, rinnovate o convalidate.

GRUPPO EDITORIALE RASSEGNA

Provinciali bis: normalità e stile



Massimo Provinciali

Dal presidente della Porto 2000 avvocato Massimo Provinciali riceviamo.

Gentile direttore, approfitto del fatto che repliche e controrepliche non sono a pagamento per chiederLe di nuovo ospitalità ed aggiungere un paio di elementi al mio commento, da Lei cortesemente pubblicato lo scorso 14 gennaio, all'articolo apparso su La Gazzetta Marittima lo scorso 31 dicembre dal titolo "A Livorno un 2016 in buona crescita".

Oltre ad aver disinnescato le Sue preoccupazioni in ordine alla gara, alla sana gestione ed alla capacità di comunicazione della Porto di Livorno 2000, vorrei tranquillizzarLa sul fatto che, pur frequentando tutti i giorni il mio Ufficio, non ho notizia di alcun contenzioso con Cilp o con TCO; c'è solo una normale dialettica per una operazione che ha rilevanti conseguenze sulle due società coinvolte.

In secondo luogo, vorrei aggiungere a quanto già detto, che proprio sul terreno della comunicazione, in particolare quella promozionale, rivendico personalmente (avendolo fatto sia in Porto 2000 che in Autorità portuale), il merito di aver superato situazioni di monopolio e di rendite di posizione, cosa che, mi rendo conto, può aver generato in qualcuno un qualche livore.

Quanto alla Sua deontologicamente brutta caduta di stile, non commento, ma temo sia la conferma che, quando si è a corto di argomenti, gli articoli anziché scriverli sarebbe bene limitarsi a leggerli, magari in un buen retiro quale è la splendida Capraia.

Cordiali saluti.

Massimo Provinciali

La Gazzetta Marittima

Una doverosa premessa, prima di rispondere alla cortese e ancora una volta piccata nota del presidente della Porto 2000. Assicuro ai miei quattro lettori che non c'è alcun gioco di sponda tra il sottoscritto e il pluri-presidente (o meglio: vicepresidente, segretario generale, facente funzione, etc.) per assicurargli ancor più visibilità sulla stampa. Qualche maligno me l'ha rimproverato. Sia Provinciali sia il sottoscritto pecchiamo forse di protagonismo, e ci piace da tantissimi anni stuzzicarci: ma il tutto nel pieno rispetto dei ruoli e specialmente nella speranza di non annoiare i lettori.

Nel merito: non commento il giudizio sulla mia presunta caduta di stile. Lo stile, si sa, è una faccenda assai personale, anche se ci sono principi che dovrebbero essere generali: compresi quelli del comportamento sui luoghi di lavoro e con chi lavora sotto di noi. Pare che nella fattispecie ci sia chi ha da ridire, anche tralasciando i rimbrotti dei sindacati. Ma chi è senza peccato scagli la prima pietra, mi fermo qui. Provinciali è uomo di mondo, intelligente e a volte anche simpatico. L'accento al mio buen retiro alla Capraia lo conferma. E io gli confermo che mi piacerebbe starci di più a leggere che non occuparmi di lui e delle telenovele sulla sua eventuale successione. Sono un buono, potrei scrivere Parce sepulto (Virgilio, Eneide) ma non disconosco le sue capacità, quindi gli auguro nuovi successi. Magari altrove. Ah, dimenticavo: ho dato del contenzioso alla "normale dialettica" con Cilp e Tco. Tutto può essere normale, anche l'anormale: si tratta di punti di vista, almeno finché non finiscono al Tar. Temo che dovremo ritornarci sopra. Cordialmente.

Antonio Fulvi

Costa della Toscana cresce il turismo

LIVORNO – In attesa dei più completi ed esaustivi dati sugli arrivi e presenze dell'anno trascorso, che come consuetudine verranno rilasciati dalla Regione Toscana nei prossimi mesi di maggio-giugno, il Centro Studi e Ricerche della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno ha effettuato un approfondimento dei dati sull'andamento delle imprese cosiddette turistiche nelle province di Grosseto e Livorno relativamente al primo semestre del 2016, sulla consistenza e tipologia delle strutture alberghiere ed extralberghiere, nonché su alcune informazioni provenienti da una indagine campionaria dell'Ufficio Italiano Cambi indirizzata a "scandagliare", per i primi nove mesi dell'anno passato, soprattutto la ricaduta in termini economici proveniente dall'afflusso di turisti stranieri.

Negli ultimi anni le imprese attive nel turismo, settore già "maturo" dal punto di vista imprenditoriale, hanno continuato a crescere senza soluzione di continuità, anche nei momenti peggiori della crisi economica. A metà 2016 le sedi d'impresa turistiche registrate in provincia di Grosseto risultavano pari a 2.093 unità (+1,1% tendenziale), mentre a Livorno erano 4.100 (+1,4%). Variazioni meno ampie, ancorché positive, caratterizzano l'andamento delle imprese turistiche allorquando si considerano solo quelle in effettiva attività. Quasi tutti i sistemi economici locali che compongono le due province mostrano un avanzamento nel numero d'impresе, soprattutto l'Arcipelago Toscano (+2,5%) e l'Amiata Grossetano (+2,8%); mentre le sole Val di Cecina e Colline Metallifere subiscono un arretramento tendenziale calcolato in un punto percentuale.

L'offerta di strutture turistiche che negli ultimi anni le province di Grosseto e Livorno sono state in grado di mettere in campo è non solo consistente, ma anche variegata. Alla fine del 2015 si componeva di ben 3.230 esercizi (1.948 a Grosseto e 1.282 a Livorno), con una ricettività di quasi 220 mila posti letto, per una media di 67 posti letto per esercizio. Le sole strutture alberghiere erano 671 (303 a Grosseto e 368 a Livorno), suddivise fra 515 alberghi e 156 residenze turistico alberghiere, che assieme potevano vantare ben oltre 50 mila posti letto, quasi 21 mila camere ed oltre 22 mila bagni; con una media di 75,3 posti letto per struttura alberghiera. Le strutture extralberghiere ammontavano a 2.559 (1.645 a Grosseto e 914 a Livorno), per un totale di quasi 167 mila posti letto, con una media di 65 posti letto per struttura. Tali dati si riferiscono alle strutture in quanto tali e non alle sedi

- segue

d'impresa sopracitate e pertanto si discostano da queste ultime per numerosità; la fonte utilizzata è la Rilevazione statistica del movimento dei clienti negli esercizi ricettivi, Regione Toscana.

I dati forniti dall'Ufficio Italiano Cambi e relativi ai viaggiatori stranieri in Italia stimano in poco meno di 7,7 milioni il numero di quelli giunti in Toscana nei primi nove mesi del 2016, valore che risulta in deciso aumento rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. Di questi, circa 360 mila avrebbero dichiarato di visitare la provincia di Livorno, 150 mila quella di Grosseto e, al contrario di quanto accade a livello regionale, tali flussi sarebbero in forte ribasso tendenziale. Bisogna comunque considerare che, come detto, si tratta di un'indagine campionaria che sottostima notevolmente i dati per le province periferiche a vantaggio dell'identità Toscana/Firenze/città d'arte. L'afflusso turistico è stimato in 33,5 milioni di pernottamenti in Toscana, 1,7 in provincia di Livorno e 930 mila in quella di Grosseto: coerentemente con gli arrivi, il dato regionale appare in aumento, mentre quelli provinciali sono in forte calo. Il turismo straniero dovrebbe aver portato "nelle tasche" dei toscani circa 3,7 miliardi di euro, di questi, solo 125 milioni in quelle dei livornesi e 69 in quelle dei grossetani. Si calcola che ogni turista abbia speso poco più di 70 euro al giorno per la propria permanenza a Livorno o Grosseto contro una media di 110 euro per la Toscana nel suo complesso.

Il turismo che contraddistingue le province di Livorno e Grosseto è per la maggior parte balneare e risente in modo marcato della stagionalità del fenomeno, nonché, più in generale, di un'ipersensibilità nei confronti degli andamenti meteorologici. La maggioranza dei turisti italiani proviene solo da alcune regioni (Toscana e Lombardia in primis) mentre quelli stranieri si concentrano in poche nazionalità (tedeschi, francesi e olandesi) che di norma giungono con voli aerei a medio raggio o, per lo più, col proprio mezzo di trasporto. La clientela, pur fidelizzata, è dunque poco differenziata in termini di provenienza, fatto che potrebbe costituire in via teorica una criticità. I turisti provenienti da altri continenti sono ancora in numero limitato ma è anche chiaro che la maggior parte di essi, quando decide di visitare l'Italia, preferisce recarsi nelle città d'arte famose e prestigiose, piuttosto che rilassarsi al sole di un'accattivante spiaggia o fra gli ulivi di un agriturismo, nel "dolce far nulla".

Interporto Vespucci: più transiti, più treni e più merci con il boom dell'”automotive”



COLLESALVETTI – Un anno più che

positivo, con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari: i numeri relativi ai traffici relativi all'anno che si è appena concluso – dice una nota dell'Autorità portuale labronica – confermano la buona salute dell'Interporto Vespucci. Nel 2016 il numero di transiti totali presso i varchi interportuali è stato di 605.000 autotreni rispetto ai 448.000 del 2015, con un incremento pari a circa il 35% del flusso logistico. Con riferimento alle categorie merceologiche trattate, le merci varie confermano di essere il core business principale della struttura, importanti anche i numeri fatti registrare nel settore dell'automotive (62 mila camion, +174% rispetto al 2015).

Nel 2016 l'interporto ha anche fatto registrare un incremento del traffico ferroviario. Sono arrivati e partiti dal Vespucci 239 treni, di cui 63 specializzati nel trasporto dei container e tutti diretti e/o provenienti da Verona. È attivo infatti da luglio scorso il servizio ferroviario con l'Interporto Quadrante Europa, che ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e destinazione il bacino delle provincie di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia. Il servizio, che ha portato in dote a Livorno tre treni alla settimana gestiti da DB Schenker Italia e specializzati nel trasporto dei contenitori, ha inciso sull'aumento del traffico via ferro per quasi il 30 per cento del totale. I treni "movimentati" nel 2015 sono stati 141: quindi l'aumento generale è stato del 69%.

- segue

La Regione Toscana si dimostra essere uno dei mercati principali per l'Interporto – continua la nota dell'Authority – con 451.000 transiti su 605.000 totali. In ambito nazionale le principali regioni verso cui è diretto il flusso logistico sono l'Emilia Romagna e il Veneto, mentre sul mercato internazionale le destinazioni più importanti sono Francia e Slovenia.

“I dati statistici del 2016 – ha detto l'AD dell'Interporto Bino Fulcieri – confermano l'elevato livello dei servizi logistici offerti alle circa 40 aziende che operano nella nostra struttura. L'Interporto sta progressivamente abbandonando la vocazione prettamente immobilieristica per diventare un polo integrato capace di combinare innovazione tecnologica, intermodalità e servizi logistici a valore aggiunto crescente. Vogliamo continuare a crescere. Con la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, il Vespucci potrà diventare un nodo logistico fondamentale per lo sviluppo dello scalo labronico e per il decongestionamento delle sue banchine”. Poco più di un chilometro di rotaie (1.200 metri circa) e 14,25 milioni di euro di investimenti, di cui 9,25 finanziati dalla Regione Toscana: lo scavalco non è che un tratto di rotaie che si allaccerà ai raccordi ferroviari esistenti grazie al recupero di un ponte ferro-tramviario in disuso che già scavalca la linea ferroviaria Tirrenica. Secondo quanto riportato nell'accordo di programma approvato lo scorso novembre dalla Giunta Regione, l'opera verrà realizzata entro la fine del 2018.

L'Autorità Toscana va alla Consulta



Enrico Rossi

FIRENZE – Non ha vita facile, fin dall'inizio, l'Autorità portuale regionale istituita dalla Toscana l'anno scorso con la legge 72/2016 (2° comma art. 9) per gestire i porti fuori dalla competenza delle Autorità di sistema portuale nazionali. I decreti regionali relativi alla dotazione organica dell'Autorità sono stati contestati dagli organi di controllo del governo centrale, che hanno bocciato il potenziamento degli organici impugnandone le disposizioni a suo tempo varate dalla giunta del governatore

Enrico

Rossi.

La giunta regionale ha comunque deliberato, su proposta dello stesso governatore Rossi, di ricorrere alla Corte Costituzionale per difendere il proprio diritto a gestire al meglio – con la necessaria dotazione organica – l'Autorità dei porti regionali istituita l'anno scorso, con sede principale a Viareggio e rappresentanze in tutti i porti minori della costa e delle isole. All'Autorità portuale regionale era stata in un primo tempo conferita anche la gestione della contestatissima apertura delle "porte vinciane" tra lo Scolmatore dell'Arno e la Darsena Toscana del porto di Livorno, poi a quanto pare bloccata per l'opposizione sia del Comune di Pisa sia dell'Autorità portuale di Livorno. Due giorni fa l'assessore Ceccarelli ha confermato che sarebbe stato raggiunto l'accordo per fare la manutenzione straordinaria delle "Porte", affidandola alla Navicelli Spa, e quindi tornare alla soluzione della gestione dell'Authority regionale dei porti con il controllo di un "tavolo" tra Livorno e Pisa. Che sia la soluzione migliore è da dimostrare, perché intanto la manutenzione richiederà di lasciare aperto il tratto d'acqua per chissà quanto tempo. Ma l'importante è risolvere il problema della gestione, in attesa della altrettanto attesa "foce armata".

Il Nautilus

IL 6 FEBBRAIO TAVOLO TECNICO DELL'AREA LOGISTICA INTEGRATA SISTEMA PUGLIESE E LUCANO



BARI – Si terrà lunedì 6 Febbraio presso la Sede della Regione Puglia il Primo incontro con il Partenariato Economico dell'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese – Lucano, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle Regioni Puglia e Basilicata, con la collaborazione delle Autorità Portuali coinvolte, dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, di RFI e con la partecipazione dei principali rappresentanti del tessuto produttivo locale e degli operatori della logistica.

L'istituzione delle "Aree Logistiche Integrate (ALI)" dovrà definire una strategia all'interno di un "sistema" regionale costituito da una o più infrastrutture portuali, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche di riferimento e le relative connessioni ai corridoi multimodali della rete di trasporto. Questa è peraltro l'indicazione che l'Italia recepisce nell'Accordo di Partenariato con la Commissione europea (Obiettivo Tematico 7) per la programmazione nelle Regioni Obiettivo "Convergenza".

A livello operativo questo ha dato luogo alla sottoscrizione di Accordi e alla istituzione dei Tavoli Tecnici locali (di cui uno riguarda il sistema Pugliese Lucano) che riuniscono in un confronto operativo i diversi attori (MIT, Regione, porti, interporti, RFI e stakeholder) di ciascuna delle cinque Regioni Convergenza nella logica del "fare sistema".

L'obiettivo è allargare maggiormente la condivisione di una strategia di sviluppo dell'Area Logistica Integrata contenuta nel Documento Strategico di sviluppo ALI. Nella prima parte dei lavori sarà illustrata l'attività finora svolta dal Tavolo Tecnico che ha prodotto una prima versione del Documento Strategico.

Nella seconda parte sarà avviato un confronto partenariale, avente ad oggetto i contenuti del Documento Strategico, al fine di acquisire maggiori informazioni e le esigenze del tessuto produttivo locale, con una particolare attenzione ai temi proposti. Eventuali contributi ed osservazioni al Documento Strategico, potranno essere trasmessi anche dopo il 6 Febbraio 2017 nelle modalità e nei tempi illustrati durante l'incontro o pubblicati sui siti istituzionali.

Il Nautilus

Porto di Bari: ancora un anno positivo per il traffico merci e per quello passeggeri



BARI – I dati statistici relativi ai movimenti di traffico nell'anno 2016 nel Porto di Bari confermano il trend positivo registrato alla verifica semestrale rendendo ormai stabile e permanente quella fase di ripresa, soprattutto del traffico merci, rilevata già da alcuni anni.

Venendo al dettaglio si riscontra un aumento complessivo di circa il 3,2 %, rispetto al 2015, della movimentazione delle merci con un valore assoluto che supera le 5.600.000 tonnellate. Di queste circa il 36% sono costituite dalle rinfuse solide, in particolare dai cereali, e per il resto da merci varie in colli sia containerizzate (per circa 750.000 tonnellate) che su rotabili (per circa 2.800.000 tonnellate).

Molto significativo l'aumento proprio del traffico container con una movimentazione che ha raggiunto i 72.000 TEUS, in aumento del 19,2 % rispetto al 2015, di cui oltre l'85 % costituito da container pieni e destinati o provenienti a/da aziende di Puglia e Basilicata. Questo dato conferma la strategicità dello scalo barese per l'economia di queste regioni che ormai possono contare con regolarità e continuità su collegamenti con i principali hub portuali del Mediterraneo (Gioia Tauro, Pireo, Damietta-Port Said) in cui trovare le connessioni con i servizi di linea internazionali utili soprattutto a portare le merci italiane nelle varie parti del mondo.

In crescita anche il traffico delle merci su rotabili che hanno raggiunto quasi i 2.800.000 tonnellate, frutto della movimentazione di circa 350.000 mezzi tra camion e rimorchi, con un aumento di circa il 4,5 % rispetto ai dati dell'anno precedente. La crescita di questo segmento di traffico è conseguente al consolidamento delle linee ro-ro che collegano il nord adriatico con la Grecia passando per Bari ed è destinata a crescere per effetto delle nuove rotte verso la Turchia che sono in corso di attivazione e per cui sono stati già svolti i primi viaggi di test.

Per quanto attiene al traffico passeggeri, invece, si confermano sostanzialmente i dati del 2015 con il transito dal Porto di Bari di oltre 1.550.000 passeggeri di cui circa 400.000 correlati alle navi da crociera ed il resto a quello dei traghetti. Per quanto attiene a questo ultimo segmento di traffico si conferma la buona performance dei collegamenti con l'Albania per i quali si registra un aumento rispetto al 2015 di circa il 10% del numero di passeggeri e di circa il 9% del numero dei mezzi. In leggera flessione invece il dato riferito ai collegamenti con la Croazia ed il Montenegro che risentono sempre di più della stagionalità dei traffici. Circa le linee con la Grecia, invece, si rileva una flessione dell'8% rispetto al 2015, relativamente al numero dei passeggeri che comunque resta superiore alle 260.000 unità, mentre è in crescita il numero dei mezzi che passano dai 128.000 circa del 2015 ai 135.000 circa del 2016 con un aumento del 6%. Complessivamente, in definitiva, si registra per quanto riguarda i ferries un aumento del 3% circa del traffico passeggeri ed un aumento del 7% di quello dei mezzi.

Nel dettaglio delle crociere, invece, si legge un dato molto positivo costituito da un recupero di circa il 10% rispetto all'anno precedente caratterizzato da un aumento del 28% dei passeggeri "home port" a testimonianza della fiducia che gli operatori dimostrano nei confronti dei servizi offerti dal Porto di Bari in fase di imbarco/sbarco. Su questo segmento di traffico le aspettative per il 2017 sono molto positive con un'attenzione sempre maggiore verso il Porto di Bari del gruppo CARNIVAL, che in Italia opera principalmente con i marchi COSTA CROCIERE e AIDA CRUISE, che da marzo avvierà una nuova rotta settimanale verso l'Egeo con unico scalo italiano a Bari, da novembre impegnerà su Bari due navi in crociere invernali sempre nel Mediterraneo e che sta programmando un ulteriore aumento delle toccate e delle navi per il 2018 e gli anni successivi.

"Siamo veramente molto soddisfatti dei risultati operativi del 2016", hanno commentato il Commissario Straordinario Francesco Mariani ed il Segretario Generale f.f. Mario Mega, "che si aggiungono ad una serie positiva che già da alcuni anni vede il Porto di Bari sempre in crescita e soprattutto con una adeguata capacità di adattamento, sia degli operatori che dei servizi di supporto, alle mutevoli richieste ed esigenze del mercato marittimo.

La polifunzionalità del porto ed un'attenzione particolare per ogni nuova tipologia di merce che il territorio richiedeva sono due elementi che hanno ispirato e caratterizzato da molti anni la nostra azione amministrativa ed i cui i risultati sono agli occhi di tutti. Siamo sicuri che l'entrata nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale non potrà che costituire per tutti gli operatori un'ulteriore occasione di sviluppo e di crescita consentendo di concentrare gli sforzi verso quelle tipologie di traffico che sono più richieste dal mercato dello shipping e più funzionali alla posizione geografica del porto di Bari e delle aziende pugliesi e lucani che ne utilizzano i suoi servizi.

Di tutto questo non possiamo che ringraziare, oltre che gli operatori, tutte le Istituzioni pubbliche operanti nel Porto che hanno saputo collaborare fra di loro e con l'Autorità Portuale per assicurare condizioni di lavoro ottimali e standard di sicurezza sempre maggiori e di riferimento per molte altre realtà analoghe”.

Bari, ancora un anno positivo per i traffici

I dati statistici relativi ai movimenti di traffico nell'anno 2016 nel porto di Bari confermano il trend positivo registrato alla verifica semestrale rendendo ormai stabile e permanente quella fase di ripresa, soprattutto del traffico merci, rilevata già da alcuni anni. Venendo al dettaglio si riscontra un aumento complessivo di circa il 3,2%, rispetto al 2015, della movimentazione delle merci con un valore assoluto che supera le 5.600.000 tonnellate. Di queste circa il 36% sono costituite dalle rinfuse solide, in particolare dai cereali, e per il resto da merci varie in colli sia containerizzate (per circa 750.000 tonnellate) che su rotabili (per circa 2.800.000 tonnellate). Molto significativo l'aumento proprio del traffico container con una movimentazione che ha raggiunto i 72.000 teu, in aumento del 19,2% rispetto al 2015, di cui oltre l'85% costituito da container pieni e destinati o provenienti a/daziende di Puglia e Basilicata. Per quanto attiene al traffico passeggeri, invece, si confermano sostanzialmente i dati del 2015 con il transito dal porto di Bari di oltre 1.550.000 passeggeri di cui circa 400.000 correlati alle navi da crociera ed il resto a quello dei traghetti. Buona performance dei collegamenti con l'Albania per i quali si registra un aumento rispetto al 2015 di circa il 10% del numero di passeggeri e di circa il 9% del numero dei mezzi. In leggera flessione invece il dato riferito ai collegamenti con la Croazia ed il Montenegro che risentono sempre di più della stagionalità dei traffici. Circa le linee con la Grecia, invece, si rileva una flessione dell'8% rispetto al 2015.

Comitato Gestione, ricorso al Tar contro le nomine

TARANTO - I Direttivi del M.a.c. e della Fondazione Taranto si sono riuniti per discutere, tra l'altro, della nomina del Comitato di Gestione del Porto di Taranto del Dott. Giampiero De Meo, Commercialista di Laterza, e di Aurelio De Palma - Barese, figlio dell'Ex Amministratore di Aeroporti di Puglia indicato dal Presidente della Regione Michele Emiliano.

«L'Assemblea della Associazione e della Fondazione - spiega il presidente, l'avvocato Enzo Gigante - dopo ampia discussione, ha preso atto che ancora una volta le sorti della nostra Città vengono gestiti con una certa superficialità e senza tenere conto di quelle che

rappresentano le reali possibilità di sviluppo del Porto di Taranto. Obbiettivamente la presenza di un ennesimo barese nel comitato di Gestione del Porto di Taranto appare, come direbbe qualcuno, il "solito cavolo a merenda" nell'ambito della semplice considerazione: possibile che in Taranto non ci siano persone capaci di dare un impulso notevole allo sviluppo del Porto di Taranto e conseguentemente a quello lavorativo»

«Nell'ambito del principio della trasparenza - afferma ancora l'avvocato Gigante - sarebbe stato opportuno che fossero stati pubblicati i curricula del Dott. De Meo Giampiero e del Sig. Aure-

lio De Palma affinché tutti

potessero rendersi conto che le nomine effettuate dal Sindaco di Taranto e dal Presidente della Regione Puglia avessero come comune denominatore la nomina dell'uomo giusto al posto giusto e non certamente, come ancora accade, dell'interesse politico prevalente sull'interesse del bene comune. Un esempio valga per tutti: da anni vi sono delle

associazioni, come la Fondazione Taranto che si batte per la indicazione del Porto Franco per quello di Taranto, nonché della istituzione attualmente più opportuno della Zes. Non risulta al Mac e alla Fondazione che il dott. Giampiero De Meo e Aurelio De Palma siano in qualche modo intervenuti sulla questione». L'avvocato Gigante ritiene che «il dubbio più volte avanzato di un

progetto di non sviluppo di Taranto possa diventare giorno per giorno una realtà. Pur lodando gli sforzi dell'attuale presidente dell'Autorità Portuale, l'avvocato Sergio Prete, non può una struttura potenziale e reale come quella del retroportualità di Taranto (Distripark e Agromed) essere limitata a "ringraziare il Signore" se a Taranto, per sei volte, vengono navi da crociera. Pertanto la Fondazione Taranto ha deciso di dovere approntare, «dopo una fase di istruttoria non soddisfacente ai fini del principio della competenza e della chiarez-

za, in relazione alla Legge di Istituzione dei Comitati di Gestione delle Autorità Portuali, di proporre un ricorso al Tar. A tale fine invita tutte le organizzazioni che abbiano veramente a cuore le sorti del Porto di Taranto ed anche quella dei 540 ex dipendenti della TCT (che fine ha fatto l'Agenzia per il Porto di Taranto e di Gioia Tauro?) a prendere contatti con la Fondazione per una azione comune sul presupposto che i Tarentini non sono secondi a nessuno, se lo vogliono».

Ricorso al Tar per le nomine nel comitato di gestione

L'iniziativa dell'avvocato Enzo Gigante. Mirino puntato sulle indicazioni del sindaco e del governatore

● Le nomine nel comitato di gestione del porto non convincono. E s'io profila la possibilità di un ricorso al Tar.

Ad annunciarlo è l'avvocato Vincenzo Gigante, presidente del Mac all'indomani della riunione dei direttivi del M.a.c. e della Fondazione Taranto.

Mirino puntato anche sulla nomina del Comitato di Gestione del Porto del «dottore Giampiero De Meo, commercialista di Laterza, e di Aurelio De Palma, di Bari, figlio dell'ex amministratore di Aeroporti di Puglia indicato dal Presidente Michele Emiliano. L'Assemblea della Associazione e della Fondazione - spiega Gigante - ha preso atto che ancora una volta le sorti della nostra città vengono gestiti con una certa superficialità e senza tenere conto di quelle che rappresentano le reali possibilità di sviluppo del Porto. Obiettivamente - insiste il legale - la presenza di un ennesimo barese nel

comitato di Gestione del Porto di Taranto appare, come direbbe qualcuno, il "solito cavolo a merenda" nell'ambito della semplice considerazione: possibile che

a Taranto non ci siano persone capaci di dare un impulso notevole allo sviluppo dello scalo e conseguentemente a quello lavorativo».

Gigante, inoltre, si appella al

principio della trasparenza in base al quale ritiene che sarebbe stato opportuno pubblicare i curricula dei designati. «Affinchè - dice - tutti potessero rendersi conto che le nomine effettuate dal Sindaco di Taranto e dal Presidente della Regione avessero come comune denominatore la nomina dell'uomo giusto al posto giusto e non certamente, come ancora accade, dell'interesse politico prevalente sull'interesse del bene comune».

Insomma una bocciatura sonora con la quale si punta a richiamare l'attenzione su personalità del territorio.

«Da anni - insiste Gigante - vi sono delle associazioni, come la Fondazione Taranto che si batte per la indicazione del porto franco per Taranto. Non risulta al Mac e alla Fondazione che

De Meo e De Palma siano in qualche modo intervenuti sulla questione». Gigante, quindi, ritiene che il dubbio più volte avan-

zato di un progetto di non sviluppo di Taranto possa diventare giorno per giorno una realtà. Pur lodando gli sforzi dell'attuale

«Pertanto la Fondazione Taranto - conclude Gigante - ha deciso di dovere approntare, dopo una fase di istruttoria non soddisfacente ai fini del principio della competenza e della chiarezza, in relazione alla Legge di Istituzione dei Comitati di Gestione delle Autorità Portuali, di proporre un ricorso al Tar».

E a questo proposito Gigante si è rivolto a tutte le «organizzazioni che abbiano veramente a cuore le sorti del Porto ed anche quella dei 540 ex dipendenti della Tct a prendere contatti con la Fondazione per una azione comune sul presupposto che i tarantini non sono secondi a nessuno».

Un vero e proprio appello, insomma, per supportare il progetto già in cantiere di sottoporre la vicenda all'attenzione del Tribunale amministrativo regionale.

Porto, lavori triennali da 261 milioni di euro Nel 2017 al via 7 opere

*Pubblicato l'elenco dell'autorità di sistema del Mar Ionio
Per l'annualità in corso disponibilità di oltre 85 milioni*

di Tiziana FABBIANO

Approvato dal Comitato Portuale all'unanimità è ora stato pubblicato sull'albo pretorio della "Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio" il programma triennale delle opere pubbliche per gli anni 2017-2019. Nella stessa delibera anche l'elenco annuale dei lavori per l'anno appena iniziata. Un elenco, quest'ultimo, che contiene lavori finanziabili con risorse certe, già inserite nel bilancio di previsione e con la conformità urbanistica ed ambientale.

E allora interventi a breve termine e cantieri a medio termine. Il tutto per rispondere ai bisogni di una nuova infrastrutturazione del porto che è priorità per il futuro sviluppo.

I finanziamenti per rilanciare lo scalo di Taranto sono ingenti. Il quadro delle risorse disponibili è complessivamente pari, per il triennio a 261 milioni e 850mila euro. Di questi sono 85.850mila euro i soldi stanziati per il primo anno. Si aggiungono 72 milioni e mezzo la disponibilità finanziaria per il 2018 e infine 103 milioni e 500 mila euro per il terzo anno.

Nell'elenco annuale 2017 ci sono sette grandi interventi in programma i cui lavori inizieranno nel corso dell'anno ma si concluderanno tra il 2018 e il 2020.

Gli edifici - Il primo a partire è la realizzazione degli edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in un'area retrostante la darsena servizi del porto. Si tratta di due piani per ciascuna costruzione, nelle zone alle spalle della darsena San Nicolicchio. Qui potranno trovare spazi adeguati gli addetti alle complementari attività portuali come piloti, operatori dei rimorchiatori, barcaioi, ormeggiatori. I lavori si concluderanno nel primo trimestre 2019 e costeranno 7 milioni e 800 mila euro.

Acque piovane - Di circa 18 milioni di euro è invece il corso della "Rete di raccolta e colletta-

mento delle acque di pioggia nel-

le aree comuni del porto" e della rete idrica e fognante nella zona di levante. Via al cantiere nel secondo trimestre 2017 ma solo alla fine del 2019 si concluderà l'intervento. Entrambi i lavori sono considerati di massima priorità.

Testata San Cataldo - Dopo

marzo il via anche alla ricostruzione della parte della testata inagibile del molo San Cataldo. Anche questa, come le precedenti, era già inserita nell'elenco dei lavori pubblici del triennale 2013-2015. Il costo è di altri 18 milioni e 800 mila euro e il terzo

trimestre previsto è metà del 2019.

Molo San Cataldo e Calata 1 - Nel corso dell'anno si lavorerà anche per la rettificazione, l'allargamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto. Il progetto si compone di

due interventi: l'allineamento del San Cataldo e una sorta di "incapsulamento" della banchina esistente della Calata 1. È il progetto per il quale è stata messa a budget la somma più consistente per l'intera annualità: 25 milioni e mezzo di euro. Si completerà l'opera per il terzo trimestre 2019.

Diga foranea - E ancora si lavorerà per la diga foranea di protezione del porto fuori rada: l'opera prevista - già inserita nell'accordo per lo sviluppo del traffico dei container siglato nel 2012 - riguarda il tratto di po-

nente e farà migliorare la protezione degli accosti. Quattordici milioni di euro l'importo dell'annualità. Fine lavori prevista al termine del 2019.

Gli altri lavori - Di minore entità gli ultimi due interventi.

Settecentomila euro per la bonifica ambientale delle aree libere a terra nelle aree adiacenti il varco Nord. Un milione di euro per l'anno 2017, infine, è stato inserito nell'elenco per lavori di manutenzione edile ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale: il contratto triennale precedente è scaduto nell'ottobre scorso.

1 Edifici logistici

● Quasi otto milioni di euro per costruire due edifici di servizio logistico al personale tecnico, dietro la darsena San Nicolicchio del porto.

2 Acque piovane e rete fognante

● Al via nel 2017 la realizzazione della rete di raccolta e collettamento della pioggia e la rete idrica e fognante nell'area di levante.

3 Adeguamenti al San Cataldo

● Diversi gli interventi messi in elenco per il molo San Cataldo: la ricostruzione della testata e l'adeguamento strutturale della banchina.

4 Diga foranea tratto ponente

● Un'opera che viene da lontano: la diga foranea di protezione del porto. Si parla del tratto di ponente che si dovrebbe completare alla fine del 2019.

Messina, in arrivo la sciroccata

Approdi Tremestieri Oggi torna la sabbia

Dal pomeriggio previsto vento forte fino a 32 nodi. Emergenza Tir

Alessandro Tumino Nuovo insabbiamento in vista per gli approdi di Tremestieri e quindi nuova emergenza Tir, più o meno consistente, per la città dello Stretto.

È questa, purtroppo, la prima stima diramata ieri dalla società danese Dhi, che prevede i flussi costieri di sabbia in rapporto alle condizioni meteomarine, per conto dell'Autorità portuale di Messina. Dal primo pomeriggio di oggi, dunque, è attesa nello Stretto, quindi nel tratto di mare antistante al litorale sud delle banchine riservate all'imbarco-sbarco dei Tir una mareggiata segnata dallo scirocco, almeno nella prima fase. Il temibile vento dovrebbe soffiare da sud-sud-est anche nella mattinata di domenica raggiungendo una velocità di 32 nodi ed innescando onde alte: poi, dal pomeriggio di domenica e fino a martedì mattina spirerebbe da est-sud-est, direzione considerata meno temibile. Si prevede comunque la penetrazione nel bacino di circa 20.000 metri cubi di sabbia.

«Queste sono le prime stime forniteci da Dhi proprio oggi - spiega il dirigente tecnico dell'Authority, Massimiliano Maccarone - e tutti naturalmente ci auguriamo che a differenza dell'altra volta (quando risultarono pressoché esatte) possano risultare un po' sovradimensionate proprio in considerazione del cambio di direzione del vento. Chiaramente, ci si prepara già alla chiusura degli approdi in base alle condizioni del mare per poi verificare l'entità esatta del fenomeno. Le condizioni avverse dureranno fino a martedì mattina». Saranno sia la quantità che la disposizione della ghiaia determinare l'entità della chiusura: se sarà necessario interdire lo scalo o basterà vietare la banchina esterna.

Per dragare gli approdi, accorrerà da Pescara la draga dell'impresa Lmd di Chioggia, vincolata a smaltire fino a 30.000 metri cubi.

Ma tra viaggio via mare, lavori e controlli finali passeranno non meno di 7 giorni.3.

ALESSANDRO TUMINO

Porti: sindaco San Vito, serve dragaggio fondali

E' insabbiata parte orientale approdo, accesso difficoltoso



(ANSA) - PALERMO, 20 GEN - Effettuare i lavori di escavazione dei fondali del porto. È la richiesta avanzata da Matteo Rizzo, sindaco di San Vito Lo Capo, al Genio Civile. Il primo cittadino sanvitese, infatti, ha scritto proprio al Genio Civile con l'obiettivo di sollecitare i lavori al porto, peraltro uno dei più sicuri di tutta l'Isola, il quale rischia seriamente di insabbiarsi completamente, diventando impraticabile. Attualmente risulta insabbiata la testata del molo di sottoflutto che chiude a levante lo specchio portuale, e lo stesso accesso al porto è ormai difficoltoso a causa delle secche che si sono create.

Il dragaggio del porto slitta in primavera

GIARDINI. Gli interventi di dragaggio dell' area portuale di Schisò e le contestuali operazioni di ripascimento del litorale Naxos-Tysandros riprenderanno in primavera. E' questa la decisione adottata dall' Amministrazione comunale di concerto con il direttore dei lavori Adolfo Veroux e l' impresa che ha condotto la prima fase dei lavori interrotti all' inizio dell' estate scorsa. L' attuazione del progetto riguardante la salvaguardia delle abitazioni prospicienti la via marina era stata avviata nel maggio 2016 e interrotta poco più di un mese dopo per l' arrivo della stagione turistica per non interferire con le attività correlate alla balneazione e all' economia locale. Gran parte del lavoro era stato comunque realizzato, tanto che finalmente dopo più di dieci anni la cittadina ha potuto disporre di una spiaggia più ampia riempiendo con la sabbia «aspirata» dal porto il litorale compreso tra la zona di Schisò e via Tysandros. Talmente tanta era la quantità di materiale sabbioso depositatosi all' interno del bacino portuale, che si decise di investire le economie del progetto in un ulteriore prelievo di sabbia da redistribuire nella porzione interessata. Intervento previsto in un primo tempo per la fine della stagione balneare, e dunque a novembre. Le avverse condizioni meteorologiche e i fenomeni delle mareggiate che si stanno registrando in questi ultimi periodi, hanno però fatto propendere gli addetti ai lavori a posticipare la ripresa dei lavori per il completamento del progetto tra marzo e aprile, onde evitare che i marosi continuino la loro opera di erosione e che la sabbia «innesata» si compatti maggiormente. Le onde stanno via via divorando la sabbia accumulata poiché la granulometria della stessa è molto fine e dunque facilmente trasportabile. E mentre si attende la ripresa dei lavori, l' Amministrazione capeggiata dal sindaco Nello Lo Turco sta lavorando su un altro fronte, interessando il Ministero dell' Ambiente, per tentare di «dirottare» il finanziamento del progetto per il ripascimento della spiaggia di Recanati al potenziamento della barriera soffolta della zona antistante il lungomare Tysandros. Il geologo Salvo Puccio, in qualità di consulente dell' Esecutivo, sta eseguendo un certosino lavoro di sovrapposizione di cartografie e prospetti per dimostrare che l' intervento a Recanati, dove adesso l' estensione del litorale raggiunge i 150 metri, non è più necessario, e che piuttosto risulterebbe utile intervenire all' interno del golfo dove l' erosione è continua.

FRANCESCA GULLOTTA.

FRANCESCA GULLOTTA

OPERATORI SUL PIEDE DI GUERRA. Non sanno più a quale santo rivolgersi affinché almeno una delle due strutture torni fruibile e lamentano gravi danni economici

Gela, porti off-limits: «Intervenga il Prefetto»

Lo sfogo di Vincenzo Cirignotta capogruppo del Pd: «La situazione è ormai degenerata anche la giunta deve prendere iniziative»

«Per quanto riguarda il Porto Rifugio, - spiega Cirignotta - l'annoso insabbiamento limita la navigazione ai natanti sia da diporto, sia di sicurezza a supporto del sito industriale e delle piattaforme presenti nel Golfo».

Donata Calabrese OOO Gela, città affacciata sul mare, senza un porto fruibile. La città del Golfo, sulla carta potrebbe avere a sua disposizione due strutture portuali. In realtà, entrambi i porti non possono essere utilizzati. La denuncia, l'ennesima, arriva dal capogruppo del Pd, Vincenzo Cirignotta e dagli operatori portuali, che non sanno più a quale santo rivolgersi affinché una delle due strutture portuali siano fruibili. Gela dispone del porto rifugio, oramai insabbiato da anni e del porto isola, una struttura a disposizione della raffineria, che però Eni utilizza sempre meno da quando gli impianti sono stati fermati.

«La situazione della portualità di Gela è oramai degenerata», afferma in una nota Cirignotta, rivolgendosi all'amministrazione comunale affinché faccia il possibile per chiedere la convocazione di un incontro in prefettura. «Per quanto riguarda il Porto Rifugio, afferma il capogruppo del Pd l'annoso insabbiamento limita la navigazione ai natanti sia da diporto, sia di sicurezza a

supporto del sito industriale e delle piattaforme presenti nel Golfo di Gela, nonché ha ridotto notevolmente il pescaggio. Il maltempo dei giorni scorsi ha ulteriormente peggiorato una situazione già ampiamente compromessa. Non diversa è la situazione del Porto Isola. Di recente il Comandante della Capitaneria di Porto di Gela, accertando lo stato di degrado delle strutture e dei manufatti del pontile del Porto Isola, ha emesso una ordinanza che vieta il transito nell'area del pontile e delle pontilette, invitando la Raffineria di Gela ad adottare misure di protezione al fine di garantire l'incolumità delle persone. L'unica speranza è che non succeda niente di serio a mare perché la situazione potrebbe precipitare, in quanto i mezzi antincendio non possono più uscire dal porto, i mezzi antinquinamento, i barcaioi ed i piloti partono dal Porto di Licata, con la conseguente dilatazione dei tempi di intervento. Insomma, una situazione insostenibile che sta penalizzando anche i pescatori che tra qualche giorno non potranno più andare a lavorare per l'impossibilità di uscire dal Porto Rifugio».

- segue

Obiettivo dell' incontro, da tenersi alla presenza di istituzioni ed operatori economici interessati, è quello di sollecitare tutti gli interventi necessari al ripristino della funzionalità del Porto Rifugio e del Porto Isola di Gela. Il pescaggio, al porto rifugio, si è ridotto notevolmente, siamo al di sotto di un metro.

In realtà, i fondi per procedere al recupero del porto rifugio, utilizzato in particolare dalla marineria gelese, sono stati stanziati. L' Eni, lo scorso 27 settembre, ha messo a disposizione 5 milioni e 600 mila euro, prelevandoli dai fondi di compensazione destinati a Gela così come previsto nel protocollo, siglato nel 2014, per la riconversione della Raffineria ma dopo l' annuncio rimane tutto paralizzato. E' tutto bloccato per una questione burocratica, fatta di iter e autorizzazioni che impediscono di dare il via ai lavori di dragaggio.

Attualmente tutto giace al Ministero dell' Ambiente dove, lo scorso 2 dicembre, la Protezione civile regionale ha inviato i documenti per ottenere il parere e la valutazione del piano di caratterizzazione e si è in attesa che l' apposita commissione ministeriale si riunisca per emettere il parere. Il comitato del Porto del Golfo di Gela, presieduto da Massimo Livoti, ha anche chiesto l' intervento della deputazione nazionale. Ma non si muove nulla e gli operatori portuali non possono più aspettare dopo le tante promesse ricevute, promesse che si ripetono puntuali ad ogni campagna elettorale.

Hanno inviato una lettera ai deputati Azzurra Cancelleri, Daniela Cardinale e Alessandro Pagano per chiedere loro di intervenire presso gli uffici del ministero dell' Ambiente, Divisione III Bonifiche e Risanamento al fine di sollecitare la procedura di valutazione e approvazione del Piano di caratterizzazione ambientale, propedeutico al progetto di dragaggio dei sedimenti marini costituenti il fondale del Porto Rifugio di Gela.

Porto di Koper, nuovo record di traffico

Koper - Nel 2016 lo scalo sloveno ha movimentato 22 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del 6,3% rispetto a 20,7 milioni di tonnellate nel 2015.



Koper - Nel 2016 il porto di Koper, per il sesto anno consecutivo, ha stabilito il proprio record annuale di traffico complessivo delle merci ed ha movimentato 22 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del 6,3% rispetto a 20,7 milioni di tonnellate nel 2015. Lo scalo ha stabilito anche nuovi record di traffico movimentati in quattro settori di traffico, ovvero dei container, dei rotabili, delle automobili e delle rinfuse liquide. Nel segmento dei container il traffico è ammontato a 8,3 milioni di tonnellate, con una progressione del +6,9% sul 2015.

Informazioni Marittime

Un 2016 da incorniciare per il porto di Koper



Per il sesto anno consecutivo, il porto di Koper (Slovenia) ha stabilito nel 2016 il proprio primato annuale di traffico complessivo delle merci avendo movimentato 22 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del 6,3% rispetto a 20,7 milioni di tonnellate nel 2015.

Nel segmento dei **container** il traffico ha registrato una progressione del 6,9% rispetto al 2015. Noto le performance nel settore dei **rotabili** (+26,3%) e nella movimentazione di **auto** (+23,3%). Il segmento delle **rinfuse liquide** è invece cresciuto del 9% e quello delle **rinfuse secche** del 2,4%. Le **merci convenzionali**, infine, sono aumentate del 4%.

ZEEBRUGGE

Volumi in calo

Il porto di Zeebrugge ha segnato una riduzione dei volumi pari all' 1,3% per un totale di 38 milioni di tonnellate nel 2016. Il numero di unità che hanno attraccato allo scalo è stato pari a 8.467, salita del 7,3%. I contenitori sono scesi quasi del 40% per colpa della rimodulazione dei servizi dal Fa East: il porto ha perso molte toccate.

El puerto de Castellón bate su récord de tráfico en el 2016, superando los 17 millones de toneladas

El puerto de Castellón batió su propio récord de tráfico en el 2016 al superar los 17 millones de toneladas de tráfico total, según explicó el presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón (APC), Francisco Toledo, en una comparecencia en la que junto al director general de la APC, Roberto Arzo, hicieron balance del pasado año y analizaron las prioridades para el presente.

Toledo señaló que además del récord de tráfico total «se han batido otros cinco registros históricos en el puerto de Castellón durante el 2016: el tráfico de graneles ha superado los 5 millones de toneladas, creciéndolo un 12,12%; la mercancía general superó los 3,5 millones de toneladas y creció un 11,3%; los contenedores registraron la cifra más alta de la historia con

226.886 unidades (teu) creciéndolo un 5,7%; se han registrado 140 buques más con un incremento del 9,2%, y los países cuyas mercancías fueron origen o destino con el puerto de Castellón fueron 101».

Asimismo, el presidente de la APC destacó la diversificación de tráfico en el enclave castellanense, «donde el peso del granel líquido ahora es menor que en el 2010 y se ha incrementado la participación del granel sólido y de la mercancía general». También resaltó el incremento de los contenedores llenos (+13,9%) y el importante incremento del tránsito de contenedores que se ha producido en el último cuatrimestre del año, «lo que indica que Castellón puede ser un puerto importante en este sentido, ya que los

puertos más importantes tienen mucho tráfico de este tipo».

En cuanto a las inversiones, Francisco Toledo destacó que en el periodo del 2016 al 2021 «se va a invertir en el puerto de Castellón una cantidad superior a los 157 millones de euros, con proyectos tan importantes como el nuevo acceso ferroviario sur, la conexión de la estación intermodal con el puerto de Castellón, el acceso viario definitivo a la dársena Sur o el puente ferroviario y la conexión de las dos dársenas».

Para el 2017 el puerto de Castellón prevé reducir las tasas portuarias en un 5% y establecer bonificaciones a diversos tráfico que se conocerán cuando estén aprobados los Presupuestos Generales del Estado.



Francisco Toledo y Roberto Arzo, presidente y director del puerto de Castellón, respectivamente, anunciaron las previsiones para el presente año



El volumen total de mercancía del principal puerto marroquí fue de 44,6 millones de toneladas (+8,7%)

El puerto de Tanger Med movió cerca de 3 millones de contenedores en el 2016

El puerto de Tanger Med movió un total de 2.963.654 contenedores (teu) en el 2016, una cifra similar respecto al anterior año. La mercancía contenerizada ascendió a 31,5 millones de toneladas, un 4,8% superior al 2015.

Por lo que respecta al volumen total de mercancías, la infraestructura marroquí manipuló 44,6 millones de toneladas en el 2016, un incremento del 8,7%.

Durante el año pasado, 2.763.593 pasajeros (+15%) pasaron por el

puerto de Tanger Med. El tráfico de vehículos comerciales ascendió a 263.233 unidades (+11%) para un total de 6,2 millones de toneladas de carga (+6%). El tráfico de automóviles producidos por Renault llegó a las 312.962 unidades (+21%).