



Dai Porti:

Venezia:

"...Venezia, inaugurato anno 2016..." (Ansa)

Genova:

"...Genova rischia una fuga di aziende..." (The Medi Telegraph)

"...Merlo: «Siamo stati Più virtuosi»..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ansa, La Repubblica)

La Spezia:

"...SeaFuture, l'economia del mare celebra alla Spezia la sua "Expo"..."
(Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Livorno, conclusi dragaggi Darsena Toscana, fondali a-13..." (Ansa, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Il Sole 24 ore)

Ancona:

"...Porto, più di 12 mila visitatori per l'Amerigo Vespucci: centro città in tilt..." (Ancona Today)

Taranto:

"...Taranto, movimento merci in crescita ad aprile..." (Ansa, Ferpress)

"...Taranto, entro giugno assegnate le concessioni al molo polisettoriale..." (The Medi Telegraph)

Catania:

"...Porto, da ieri presidio in aula..." (La Sicilia)

Augusta:

"...L'indagine di Potenza Delrio e Lo Bello dai pm..."

(SiciliaLive, The Medi Telegraph)

"...Porto «niente opere faraoniche»..." (La Sicilia)

Palermo:

"...Porto: artista realizza rotatoria molo approdo Palermo..." (Ansa)

"...Stage Capaci, 24 anni dopo Antimafia in crisi..." (ilfattoquotidiano.it)

Altre notizie dai porti italiani e stranieri

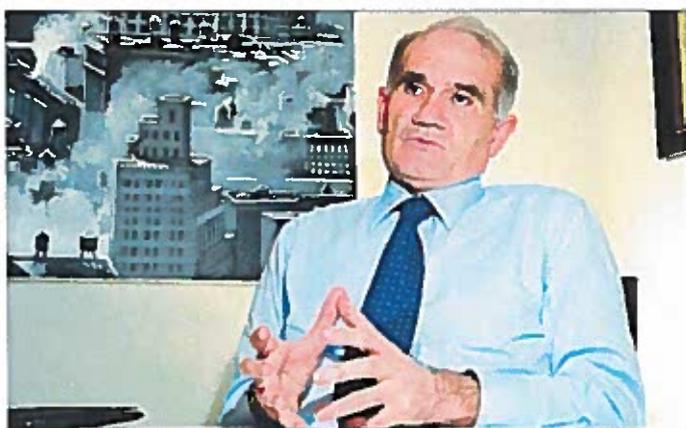
Porti: Venezia, inaugurato anno 2016

Investiti 525 milioni in dieci anni

(ANSA) - VENEZIA, 23 MAG - Con la presentazione di un nuovo marchio (una "V" verde e azzurra, che richiama all'unione tra Venezia e Marghera) e un nuovo slogan ("Dove la terra gira intorno al mare"), il Porto di Venezia ha inaugurato questa mattina, al terminal 103 della Marittima, l'anno portuale. Alla cerimonia, intitolata 'Venezia 50 - Marghera 100', per ricordare i cinquant'anni dall'eccezionale acqua alta del 1966 e i cento anni di Porto Marghera che ricorrono il prossimo anno, erano presenti il presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Costa, il comandante in seconda della Capitaneria di porto, Stefano Meconi, e l'assessore ai Lavori pubblici della Regione Veneto, Elisa De Berti. Sono 525 i milioni di euro investiti dall'Autorità portuale di Venezia negli ultimi dieci anni. Nel primo quadrimestre 2016, il traffico ferroviario è aumentato del 40%; il traffico container è cresciuto nel 2015 e continua ad aumentare nel 2016: dal confronto sui dodici mesi, tra aprile 2015 e marzo 2016 (rispetto allo stesso periodo 2014-15), il Porto di Venezia cresce del 14,9% per le tonnellate di merce intermedia. Il 2015 ha chiuso con il record storico di container e le proiezioni 2016 danno una crescita ancora superiore (pari al 42,7% rispetto al 2012) e spingono il settore a infrangere il muro dei 600.000 teu imbarcati e sbarcati ogni anno. L'unico dato negativo riguarda il traffico ro-ro, anche se le proiezioni 2016 fanno emergere un rimbalzo positivo, con il recupero di 200.000 tonnellate di carico. "Siamo di fronte ad un porto in salute - ha detto Costa - ma che soffre, perché potrebbe fare molto di più nell'interesse di Venezia e del Paese". (ANSA).

«Genova rischia una fuga di aziende» / INTERVISTA

Genova - Zampini: «Il porto è senza guida, non si era mai visto prima. Il governo mantenga gli impegni». L'allarme del presidente di Confindustria: «Situazione insostenibile, ho scritto una lettera a Delrio».



Genova - «C'è forte preoccupazione fra gli associati. Il porto è la più grande azienda della città, dà lavoro a quasi 20.000 persone, e un'azienda senza guida nessuno l'aveva mai vista». **Giuseppe Zampini** non passerà certo alla storia come il presidente più loquace della storia di Confindustria Genova. È anche per questo che le sue parole assumono un valore particolare, a pochi mesi dalla scadenza del mandato. «C'è il rischio che la città subisca una pericolosissima fuga di imprese - dice al *Secolo XIX* - *Ho appena scritto una lettera al ministro Delrio e al sottosegretario De Vincenti per capire come intenda muoversi il governo prima che sia troppo tardi*».

Che cosa non sta funzionando a Genova?

«Guardi, quella che stiamo vivendo è una condizione inaccettabile. Alla guida del porto c'è un soggetto "a tempo" che deve gestire emergenze importantissime senza averne la piena autorità. L'ammiraglio Pettorino è una persona squisita, ma in questa fase non ha gli strumenti per governare il porto, non ha la pienezza dei poteri. Ricordiamo tutti le parole del ministro Delrio, lo scorso novembre, quando intervenne alla nostra assemblea: *"il commissariamento durerà al massimo due mesi"*. Beh, di mesi ne sono già passati sei, e la situazione peggiora settimana dopo settimana. Genova, voglio dirlo forte, rischia una fuga di aziende senza precedenti. Prendiamo ad esempio le riparazioni navali: c'è la concorrenza di Marsiglia, fra poco ci sarà quella di Piombino.

- segue

Secondo lei, senza la certezza di potere investire a Genova, aziende storiche come Mariotti e San Giorgio quanto potranno ancora resistere alla tentazione di andarsene?».

Il tema delle concessioni non mette tutti d'accordo, in città.

«So benissimo che c'è chi, come il senatore Maurizio Rossi, vorrebbe che fossero messe tutte a gara. Ma so anche, per l'esperienza che ho vissuto con Ansaldo Energia, che senza una concessione certa e sufficientemente lunga nessuno può programmare investimenti sul territorio. Nel nostro caso abbiamo avuto bisogno di un contratto ventennale. La cosa incredibile è che, mentre Genova si è fermata, altri porti hanno continuato a rilasciare tranquillamente concessioni. La città si è accorta di questo?».

Crede che manchi la consapevolezza dei rischi che si corrono?

«Genova ha la cattiva abitudine di affrontare i problemi singolarmente, di volta in volta, dimenticando la complessità di certe situazioni. È per questo che dico: iniziamo a pensare al porto come a un'azienda, non come un insieme di attività disomogenee. È una critica che faccio a tutti: privati e istituzioni. Non è casuale che Confindustria abbia deciso di schierarsi contro la barricata al Blue Print alzate dallo Yacht Club e da altri soggetti. Un altro problema è che siamo abituati a discutere troppo di politica e poco di industria».

Ma è la politica che deve tracciare il profilo e indicare il nome del presidente del porto: così prevede la legge.

«Vero. Tutti parlano della necessità di nominare un tecnico. Ma io mi chiedo: un giurista può essere considerato tecnico? Da industriale la risposta è no. Il porto più importante d'Italia deve essere guidato da qualcuno che conosca il mondo dell'impresa, che sappia il significato di internazionalizzazione».

Il porto è la prima, ma non l'unica azienda cittadina. Quali segnali arrivano, in generale, dal mondo dell'industria?

«Io non mi colloco né fra coloro che vogliono vedere la ripresa a tutti i costi, né fra i catastrofisti. Se il Paese riuscirà a crescere dello 0,8% sarà sicuramente un primo segnale positivo dopo anni di crisi. Il Jobs act è servito a rilanciare parzialmente i consumi, ma non basta.

- segue

A Genova ci sono situazioni preoccupanti, come quella dell'Ilva- anche se l'ingresso di Cdp potrebbe rappresentare una garanzia - e altre incoraggianti: gruppi come Messina, Spinelli e Cosulich, per esempio, sono in prima linea in un Paese come l'Iran, che sarà sempre più importante nella geografia economica mondiale. Certo: sul fronte della presenza all'estero dobbiamo ancora imparare a muoverci con maggiore coordinamento, ma questo è un altro discorso».

Un discorso che riporta alla vecchia polemica con la Camera di commercio.

«Purtroppo il mio messaggio, all'epoca, non fu interpretato come speravo. Io rimango convinto che Confindustria sia il soggetto più adatto ad accompagnare le aziende verso i business esteri. A luglio porteremo 30 aziende proprio in Iran».

Genova è storicamente legata ai Paesi del Nord Africa e del Medio Oriente. Aree molto calde, di questi tempi.

«Purtroppo le turbolenze di molti Paesi incidono su molte attività del nostro territorio. La stessa Ansaldo Energia, dopo il caso Regeni, si è vista cancellare in Egitto un contratto da 200 milioni già praticamente acquisito».

Ansaldo Energia può comunque reputarsi soddisfatta del trattamento che le ha riservato la sua città...

«La questione delle aree di Cornigliano dimostra che, con la volontà di tutti, i risultati possono sempre arrivare. Adesso concentriamoci sul tema di attualità, il premio produzione: spero di arrivare a un'intesa unitaria con i sindacati già nei prossimi giorni».

Merlo: «Siamo stati i più virtuosi»

Genova - Parla l'ex numero uno dell'Authority del capoluogo ligure. Ma Conforti (Assiterminal) attacca: «Gli altri scali italiani ridono».



Genova - «**I ventitré porti italiani hanno verso Genova questi sentimenti:** lo giudicano irrilevante perché non ha risolto il problema della proroga delle concessioni, ci deridono perché qui non si risolvono i problemi e provano soddisfazione perché così c'è un concorrente in meno che può investire, assumere e competere». Lo ha detto **Marco Conforti**, presidente di Assiterminal, parlando della proroga delle concessioni portuali. «Il porto di Genova dovrebbe essere additato come esempio virtuoso perché ha tenuto un percorso molto rigoroso - ha detto l'ex presidente **Luigi Merlo** -. Qui sono arrivate quasi in contemporanea quattro istanze, più quella per Calata Bettolo, quasi il 90% del porto, **un passaggio determinante per il futuro dello scalo**. Per questo è stato chiesto un regolamento. L'Autorità portuale nel frattempo ha avviato le istruttorie in modo che quando entrerà in vigore si possa rispondere e penso che dovrebbe uscire entro l'estate, come la legge di riforma».

Il secolo XIX

L'EX NUMERO UNO DELL' AUTHORITY

Merlo: «Siamo stati i più virtuosi»

Ma Conforti (Assiterminal) attacca: «Gli altri scali italiani ridono»

GENOVA. «I ventitré porti italiani hanno verso Genova questi sentimenti: lo giudicano irrilevante perché non ha risolto il problema della proroga delle concessioni, ci deridono perché qui non si risolvono i problemi e provano soddisfazione perché così c'è un concorrente in meno che può investire, assumere e competere». Lo ha detto Marco Conforti, presidente di Assiterminal, parlando della proroga delle concessioni portuali. «Il porto di Genova dovrebbe essere additato come esempio virtuoso perché ha tenuto un percorso molto rigoroso ha detto l'ex presidente Luigi Merlo -.Qui sono arrivate quasi contemporaneamente quattro istanze, più quella per Calata Bettolo, quasi il 90% del porto, un passaggio determinante per il futuro dello scalo. Per questo è stato chiesto un regolamento. L'Autorità portuale nel frattempo ha avviato le istruttorie in modo che quando entrerà in vigore si possa rispondere e penso che dovrebbe uscire entro l'estate, come la legge di riforma».

Porti: Merlo, 'mi sembra che ci sia paura del nuovo'

Consulente ministero, per Genova riforma è grande opportunità

23 maggio, 18:22



(ANSA) - GENOVA, 23 MAG - "Mi sembra che ci sia una paura del nuovo che viene combinata anche con il disegno strategico che si deve dare il porto. Ma una riforma con queste caratteristiche di programmazione e rilancio internazionale per Genova è una grande opportunità, bisogna saperla cogliere, poi verranno gli altri pezzi, fra cui quello sul lavoro in porto. Ma la governance è importante, non è solo discussione su un nome, ma sul progetto che deve esserci prima per il porto". Luigi Merlo, consulente del ministero dei Trasporti e già presidente dell'Autorità portuale di Genova per due mandati, risponde così alla raffica di critiche sulla riforma portuale arrivate nel convegno organizzato dal Circolo Cap Autorità portuale proprio su questo tema. "Abbiamo dovuto arrivare alla riforma per decreto - ricorda - perché per nove anni il Parlamento non è riuscito a farla. E avendo agganciato il decreto governativo alla legge Madia si poteva parlare solo di governance, è la ragione per cui non c'è il capitolo lavoro, che sarà un altro pezzo della riforma". La cancellazione dei comitati portuali, in cui siedono rappresentanti pubblici e privati per fare posto ad una gestione solo pubblica? "Ho partecipato con il ministro Delrio al comitato portuale a Napoli per fare sì che si potesse approvare il bilancio consuntivo e il piano delle opere che sbloccava il dragaggio dei fondali. E' chiaro che il meccanismo dei comitati portuali non funziona più. Il tavolo di partenariato (domani si aprirà il confronto) servirà ad arrivare ad una condivisione delle posizioni, ma sul piano organizzativo decide il pubblico" completa Merlo.

Porti: Conforti (Assiterminal), altri scali deridono Genova

Merlo, invece dovrebbe essere esempio perché percorso virtuoso



(ANSA) - GENOVA, 23 MAG - "I ventitrè porti italiani hanno verso Genova questi sentimenti: lo giudicano irrilevante perché non ha risolto il problema della proroga delle concessioni, ci deridono perché qui non si risolvono i problemi e provano soddisfazione perché così c'è un concorrente in meno che può investire, assumere e competere". Lo ha detto Marco Conforti, presidente di Assiterminal, parlando della proroga delle concessioni portuali, nodo cruciale per i terminalisti genovesi che aspettano una risposta alle loro istanze per poter dare il via libera agli investimenti. Per ora le loro richieste sono ferme, ancora in fase di istruttoria presso l'Autorità portuale e in attesa che sia varato il nuovo regolamento nazionale che detta le norme, mentre altri scali hanno fatto rinnovi pluriennali senza istituire gare, limitandosi alla pubblicazione.

I tempi però non dovrebbero essere troppo lunghi assicura Luigi Merlo, consulente del ministero dei Trasporti ed ex presidente dell'Autorità portuale di Genova. "Il porto di Genova dovrebbe essere additato come esempio virtuoso perché ha tenuto un percorso molto rigoroso - dice -. Qui sono arrivate quasi in contemporanea quattro istanze, più quella per Calata Bettolo, quasi il 90% del porto, un passaggio determinante per il futuro dello scalo. Per questo è stato chiesto un regolamento.

L'Autorità portuale nel frattempo ha avviato le istruttorie in modo che quando entrerà in vigore si possa rispondere e penso che dovrebbe uscire entro l'estate, come la legge di riforma".

Porti: imprenditori, manager e docenti critici su riforma

Non piace l'esclusione dei privati dalla governance degli scali



(ANSA) - GENOVA, 23 MAG - Il presidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti, Marco Conforti spende tre "sì" e un "no" per la riforma portuale che dovrebbe entrare in vigore a luglio. "Sì agli accorpamenti delle Autorità portuali, a un tavolo centrale di pianificazione, alla sburocratizzazione: temi da costruire nel merito. No al punto che riguarda la presenza degli operatori nei tavoli istituzionali perché tutte le rappresentanze degli investitori sono fuori dall'organo decisionale della nuova autorità portuale di sistema. E' vero che vengono predisposti un tavolo di partenariato in ogni autorità e auspichiamo un tavolo di coordinamento degli investitori privati a livello nazionale e su questo stiamo lavorando perché non si sa ancora come funzioneranno, ma il parere negativo resta" dice.

Della riforma della portualità, centrato sulla governance, si è discusso questa mattina al convegno organizzato dal Circolo Cap, Autorità portuale di Genova, che compie settant'anni, e sulla prima parte della legge è arrivata una pioggia di critiche. "Di che cosa ha bisogno un porto? Essenzialmente di più acqua, più terra, più collegamenti. Più traffico ha, più un porto si arricchisce e dà lavoro. Ma queste risposte non le trovo nella riforma portuale" esordisce il neo segretario generale facente funzioni del porto di Genova, Sandro Carena che a governare le autorità portuali di sistema vorrebbe una società per azioni. Sergio Bologna, docente ed esperto di logistica e portualità, non boccia né promuove, ma la riforma non lo appassiona: "Per giudicare una legge bisognerebbe capire in funzione di quale strategia è stata pensata, e ancora non riesco a vederla. Finora si sono affrontati problemi, come la governance, che di per sé non risolvono problemi di strategia, per questo sarà invece molto importante il lavoro che farà il piano dei trasporti e della logistica" dice, sottolineando che per Genova serve un progetto che definisca come il porto possa conquistare il mercato Oltralpe e per questo è necessario pensare ai collegamenti per raggiungerli. E' critico Sergio Maria Carbone, docente di diritto internazionale della navigazione all'Università di Genova, per il quale la legge di riforma della portualità piuttosto che fare chiarezza crea confusione ulteriore e spezza una lancia a favore della partecipazione dei privati alle decisioni sugli scali. "Penso che una governance tutta pubblica sia squilibrata" interviene anche il segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste Sergio Sommariva, che nella riforma vede luci e ombre e aspetta il capitolo sul lavoro.

Merlo striglia il porto "Logiche nostalgiche rischiate di fermarvi"

L' ex presidente: "Genova si esalta per il trenino ma fra dieci giorni apre il tunnel del Gottardo"

MASSIMO MINELLA COM' È diverso il porto visto da fuori. Chiedete a Luigi Merlo, per otto anni presidente dell' autorità portuale di Genova, e ieri mattina nei panni di consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio al convegno organizzato dal circolo Cap di via Albertazzi per i suoi primi 70 anni. «Sarà anche perché ho parlato per ultimo - spiega al termine dell' iniziativa che ha richiamato rappresentanti del mondo delle imprese e del lavoro, giuristi e sindacalisti - Ma ho trovato la discussione fuori dal tempo e ho risentito prevalere una visione vecchia, nostalgica e piagnona. Insomma, questa città si è appena esaltata per il trenino di Casella, bellissima iniziativa e progetto da sostenere con forza, ma fra dieci giorni aprono il Gottardo. Ce ne vogliamo rendere conto? ».

Al centro della discussione, la legge di riforma che incassa il gradimento degli operatori privati (Marco Conforti, Assiterminal) sugli accorpamenti fra autorità, sul tavolo centrale di pianificazione e sulla sburocratizzazione, ma anche la critica sull' emarginazione degli investitori dal board circoscritto alle istituzioni.

Critico Sandro Carena, appena nominato segretario generale facente funzioni dell'

authority commissariata. «Di che cosa ha bisogno un porto? Essenzialmente di più acqua, più terra, più collegamenti. Più traffico ha, più un porto si arricchisce e dà lavoro. Ma queste risposte non le trovo nella riforma portuale » dice, palesando interesse per un' authority che fosse anche società per azioni. Freddo Sergio Bologna, docente ed esperto di logistica e portualità.

«Per giudicare una legge - dice - bisognerebbe capire in funzione di quale strategia è stata pensata, e ancora non riesco a vederla». E negativo è il commento di Sergio Maria Carbone, docente di diritto internazionale della navigazione all' Università di Genova, per il quale la legge di riforma della portualità «piuttosto che fare chiarezza crea confusione ulteriore».

«Colgo divisioni fra terminalisti e l' autorità portuale sul tema delle concessioni - spiega Merlo - ma anche fra la Culmv e i terminalisti per gli accordi finanziari. Nella mia esperienza di otto anni mi sono confrontato con cinque governi, ma ho capito e visto che le cose si sono sempre risolte a Genova. Sul tema delle concessioni, sta per arrivare il regolamento, gli atti scadono nel 2020, ma nel frattempo l'

autorità deve completare un' istruttoria che dura da nove mesi. In attesa del regolamento, che spiegherà come comportarsi, si deve quindi completare l' istruttoria».

Il consigliere di Delrio sottolinea poi come la gara per i bacini di carenaggio sia pronta da nove mesi ma non sia ancora partita. E anche sul Blueprint, al momento, sta per partire solo la parte relativa alle aree Spim.

«Manca ancora l' accordo di programma - dice - Perché non si procede? E che fine ha fatto il Piano Regolatore Portuale? La verità è che mi sembra stia tornando a prevalere un clima di rivendicazioni. Il governo sta facendo la sua parte, con la legge, i dragaggi, il ferrobonus e marebonus. Subito dopo il via alla legge di riforma della governance ci dedicheremo anche al lavoro.

Ma Genova faccia la sua parte, anche sulla scelta del presidente dell' authority di sistema. A luglio la legge sarà pronta e allora comuni e la regione dovranno indicare subito i membri del board. Dovrebbero già pensarci oggi. Mi spiace cogliere questo clima in un momento in cui i traffici stanno andando bene, a differenza di altri porti. Ma tornare indietro di dieci anni e smettere di ragionare sul futuro è un errore».

©RIPRODUZIONE RISERVATA "Smettere di ragionare sul futuro e tornare a una situazione di dieci anni fa è pericoloso"

MASSIMO MINELLA

Il Secolo XIX

SeaFuture, l' economia del mare celebra alla Spezia la sua "Expo"

Da oggi a venerdì 27 maggio, all' interno dell' Arsenale, l' importante vetrina internazionale, con la partecipazione di 115 espositori e 27 Marine estere

CIRCA centoquindici espositori e ventisette Marine militari estere saranno presenti all' interno dell' Arsenale militare, facendo della Spezia la città dell' economia del mare in tutte le sue forme.

Si inaugura oggi, alle 18,30, nella sala conferenze dell' Hangar 46, la quinta edizione di SeaFuture & Maritime Technologies, che proseguirà fino a venerdì 27.

Evento organizzato dall' Azienda speciale della Camera di commercio delle Riviere di Liguria, "La Spezia Eps", in collaborazione con Marina militare, Camera di commercio delle Riviere di Liguria, **Autorità portuale**, Distretto ligure delle tecnologie marine, Consorzio Tecnomar, Unioncamere Liguria - Rete EEN Consorzio Alps, Comune, col patrocinio di Regione e il sostegno del governo attraverso l' Alto patrocinio di ministeri della Difesa, dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture e Trasporti.

La manifestazione si caratterizza come un hub di business e confronto tecnico scientifico fra grandi imprese, armatori navali, cantieri, shipping, nautica e le piccole, medie imprese del settore e la Marina militare.

Si tratta di una piattaforma economica concreta, a livello internazionale, che prende in considerazione tutti gli aspetti della politica marittima integrata e che si basa sulla strategia della 'Blue Growth', così come indicato dalla Commissione europea. Le parole chiave di SeaFuture 2016 sono: blue economy, nuove tecnologie, dual -use, refitting e sostenibilità ambientale.

Uno dei principali aspetti su cui si baserà la manifestazione sarà il refitting, ovvero l' opportunità di recuperare e re impiegare unità navali in dismissione che potrebbe rap presentare un nuovo filone economico per il tessuto locale. Saranno presenti unità navali italiane in linea e di prossima dismissione, quali ad esempio della classe Maestrone non ammodernate; unità classe Soldato; unità classe Minerva e cacciamine classe Lerici. Il riutilizzo di navi italiane da parte delle Marine estere si sposa con uno degli altri pilastri di SeaFuture: la sostenibilità ambientale.

L' Arsenale militare spezzino sarà anche luogo di confronto e approfondimento scientifico, come dimostrato dai numerosi convegni in programma, per esempio la conferenza sulla robotica in ambito marittimo, fissata per giovedì mattina. A ulteriore supporto della rilevanza scientifica dell' iniziativa di Eps c' è SeaFuture Award 2016, concorso che vuole premiare le tre migliori tesi di laurea del settore. Sono state selezionate sette finaliste provenienti dagli atenei di Trieste, Padova, Genova, Pisa, Roma, Napoli, Trento e **Palermo**. Gli elaborati saranno presentati in un' apposita area espositiva proclama ti venerdì 27, alle 19.

Porti: Livorno, conclusi dragaggi Darsena Toscana, fondali a -13

Movimentati 700 mila metri cubi di sedimenti



(ANSA) - LIVORNO, 23 MAG - Si sono conclusi i lavori di dragaggio della Darsena Toscana, principale terminal contenitori del porto di Livorno, i cui fondali sono stati portati a -13 metri. Quella completata oggi - spiega una nota dell' Autorità portuale - è l'operazione di dragaggio più importante degli ultimi anni effettuata nello scalo toscano. I lavori, conclusi in poco più di tre mesi dalla draga 'Marieke', hanno consentito di dragare circa 700 mila metri cubi di sedimenti. "Grazie al dragaggio della Darsena Toscana - ha commentato il commissario dell'Authority livornese, Giuliano Gallanti - tutto lo specchio acqueo destinato alle navi portacontainer ha adesso una profondità di 13 metri. Come abbiamo più volte ribadito, in questi anni non abbiamo esitato ad investire milioni e milioni di euro pur ammodernare lo scalo esistente. Ora siamo in grado di accogliere senza problemi le navi da 8 mila Teus e di affrontare al meglio il presente in attesa che si realizzi la Piattaforma Europa".

PORTO LIVORNO, VELO (PD): "CON FONDALI A -13 SCALO PIU' MODERNO E COMPETITIVO"

Roma, 23 maggio 2016 - "Con il completamento di uno dei dragaggi più importanti mai realizzati e che consente alla Darsena Toscana di arrivare ad una profondità di 13 metri, il porto di Livorno sarà uno scalo più moderno e più competitivo". Lo dichiara in una nota **Silvia Velo, Sottosegretaria all'Ambiente e Deputata del Partito Democratico**.

"Gli ingenti investimenti messi in campo per lo sviluppo del porto di Livorno - continua Velo - tra cui quelli per la realizzazione della Darsena Europa, rappresentano una grande opportunità per l'economia del mare della Toscana e per la crescita occupazionale del territorio.

Il Porto di Livorno grazie a una strategia di sviluppo mirata, sta diventando una grande realtà anche a livello continentale, un hub di riferimento per tutto il Mediterraneo.

Mi auguro - ha concluso la Sottosegretaria Velo - che le recenti modifiche normative apportate dal Governo in materia di dragaggi e di gestione dei materiali dragati, possano essere un utile strumento di semplificazione per le fasi successive dei lavori nello scalo Livornese"

Livorno, completato il dragaggio per la Darsena Toscana

Livorno - In poco più tre mesi, la "Marieke" ha dragato circa 700 mila metri cubi di sedimenti, praticamente novemila metri cubi al giorno.



Livorno - **È il dragaggio più importante mai fatto negli ultimi decenni ed è stato sostanzialmente completato ieri mattina.** In poco più tre mesi, dal 17 febbraio scorso ad oggi, da quando cioè sono stati consegnati i lavori, la draga "Marieke", dell'associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara, costituita dalla Società Italiana Dragaggi e dalla Labromare, ha dragato circa 700 mila metri cubi di sedimenti, praticamente novemila metri cubi al giorno. È stato così che la Darsena Toscana è stata riportata in maniera sostanziale ad una profondità di 13 metri. L'intervento ha consentito di raggiungere, inoltre, un secondo risultato: anche a seguito del banchinamento realizzato lo scorso anno, è stato infatti attivato alla radice della sponda est della Darsena Toscana un nuovo accosto, il 15 E; **si tratta di un ampliamento che rappresenta una nuova fase di sviluppo del porto e che consente di aumentarne la capacità di attrazione.**

«Grazie al dragaggio della Darsena Toscana - ha detto il commissario dell'Authority, Giuliano Gallanti - tutto lo specchio acqueo destinato alle navi portacontainer ha adesso una profondità di 13 metri. Come abbiamo più volte ribadito, in questi anni non abbiamo esitato ad investire milioni e milioni di euro pur ammodernare lo scalo esistente. Ora siamo in grado di accogliere senza problemi le navi da 8 mila Teus e di affrontare al meglio il presente in attesa che si realizzi la Piattaforma Europa». **L'intervento in Darsena Toscana non sarà l'ultima operazione di dragaggio di quest'anno.** «Presto interverremo anche sulla bocca sud dell'avamposto - ha sottolineato il dirigente ambiente e sicurezza dell'Autorità portuale, Giovanni Motta - l'obiettivo è togliere circa altri 300 mila metri cubi di sedimenti e consentire così un transito più agevole alle navi di grossa stazza, anche in condizioni meteo difficili».

IN BREVE

infrastrutture Livorno conclude i dragaggi Il porto di Livorno ha concluso ieri i lavori di dragaggio della Darsena Toscana. Ora le portacontainer potranno contare su una profondità di -13 metri. L'intervento ha anche consentito di attivare un nuovo accosto sulla sponda Est. È il dragaggio più importante fatto nello scalo negli ultimi decenni ed è stato portato a termine in poco più di tre mesi. «In questi anni - dice il commissario della port Authority, Giuliano Gallanti - non abbiamo esitato ad investire milioni euro per ammodernare lo scalo esistente.

Ora siamo in grado di accogliere senza problemi le navi da 8 mila teu».

Nautica Motori Rolls-Royce per Benetti Rolls-Royce e Benetti hanno firmato un contratto per la fornitura di una nuova generazione di propulsori azimutali ad alta efficienza. «Sistemi di propulsione - chiarisce una nota - estremamente leggeri (2.800 chilogrammi ciascuno) grazie all' utilizzo diffuso, per la prima volta, di materiali compositi».

Agenti marittimi Duci nuovo presidente Passaggio di consegne al vertice di Federagenti, che raggruppa, a livello nazionale, gli agenti marittimi. Michele Pappalardo, presidente uscente, ha passato il testimone a Gian Enzo Duci, eletto alla guida dell' associazione.

Ancona today

Porto, più di 12mila visitatori per l'Amerigo Vespucci: centro città in tilt,

Erano 10 anni che la nave scuola non faceva scalo in città. Traffico in tilt, con i vigili urbani costretti a deviare le auto lungo strade laterali, mentre un fiume di visitatori si riversava al molo Clementino"



Porto, più di 12mila visitatori per l'Amerigo Vespucci: centro città in tilt

„Il ritorno della nave scuola fiore all'occhiello della Marina Militare dopo 10 anni, fine settimana di sole e caldo, in una cornice di un porto riconsegnato alla città da ormai un anno. Ed è stato sabato e domenica di assalto all'Amerigo Vespucci. Non senza problemi perché sia sabato che domenica, Ancona è andata completamente in tilt: domenica, quando si sono registrate 7mila presenze, la coda delle auto arrivava fino alla'Asse Nord-Sud. E sabato erano già state 5mila le persone, provenienti da tutte le Marche e da fuori regione, che hanno affollato il porto antico. Al punto da impegnare anche i volontari della Croce Rossa di Ancona, che hanno dovuto assistere almeno 5 persone colpite da malore durante le code. Sono stati tutti trattati sul posto per disidratazione e non c'è stato bisogno per nessuno del ricovero in ospedale. Presenti anche i Vigili del Fuoco del distaccamento porto per un'attività di presidio e assistenza al cittadino. Erano dieci anni che la nave scuola non faceva scalo in città e alla fine sono state almeno 12mila le persone che nel fine settimana si sono riversate per dare un'occhiata all'imbarcazione storica. Una folla immensa. Molti dei quali provenienti dall'Abruzzo, Umbria, Romagna. Si sono registrate code anche di 4 ore per una visita di una quindicina di minuti. Momenti di tensione intorno alle 16:00: 30 quando a causa del notevole afflusso sono stati chiusi gli accessi, poi riaperti intorno alle 18:00. E così a 85 anni dal varo, la Vespucci ha fatto tappa ad Ancona, fino al 24 maggio. Le visite a bordo proseguono oggi (lunedì) dalle 14:30 alle 16:00.“

Traffico nel centro storico in tilt, con i vigili urbani costretti a deviare le auto lungo strade laterali, mentre un fiume di visitatori migliaia in coda al porto, sotto il sole, in attesa di poter visitare la nave ormeggiata al molo Clementino. Famiglie, ragazzi, anziani, turisti in attesa di imbarcarsi per i Balcani e via Marconi, corso XXIX settembre e piazza Kennedy sono diventate teatro di ingorghi costanti. Code che hanno raggiunto le principali arterie in entrata e uscita della città, cioè l'asse nord-Sud e la Flaminia con code chilometriche fino al quartiere Torrette. P“

Porti: Taranto, movimento merci in crescita ad aprile

Rinfuse arrivate a 2.128.975 tonnellate, +42%



(ANSA) - TARANTO, 23 MAG - Nel mese di aprile la movimentazione delle merci nel porto di Taranto si è attestata sulle 2.553.276 tonnellate, facendo registrare un aumento del 30,8% rispetto ad aprile 2015, ossia un incremento pari a 600.881 tonnellate. L'incremento maggiore ha riguardato il traffico di rinfuse arrivate a 2.128.975 tonnellate (+630.403 tonnellate, pari al +42%). Lo rende noto l'Autorità portuale di Taranto, precisando che "tale andamento conferma e supera il trend positivo che ha caratterizzato il 2016 fin dal suo inizio.

Nel periodo gennaio-marzo, infatti, la percentuale di crescita si attestava sul +12%, mentre il volume dei traffici nel primo quadrimestre del 2016, pari a 8.384.543 tonnellate evidenzia un aumento del 17,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno".

Nel dettaglio, la "movimentazione totale di rinfuse solide e liquide, del primo quadrimestre, ha fatto registrare - aggiunge l'Autorità portuale - un incremento del 19% arrivando a 6.755.465 tonnellate. Anche la movimentazione delle merci varie (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche, ecc.), è in aumento: 1.629.078 tonnellate con +24,6% rispetto al primo quadrimestre del 2015 (+322.093 tonnellate). Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino ad aprile, 699 unità (+27 rispetto all'anno precedente).

La scorsa settimana l'Autorità Portuale ha avviato la prima fase del dialogo competitivo relativa alla procedura ad evidenza pubblica per la concessione del molo polisettoriale. Questa fase terminerà entro la prima settimana di giugno e, successivamente, le società che hanno presentato proposte ritenute meritevoli di accoglimento, saranno invitate a formalizzare l'offerta finale. L'intera procedura dovrebbe concludersi entro la fine del mese di giugno. Contestualmente l'Autorità Portuale, insieme alla Prefettura e alle organizzazioni sindacali, è in attesa di ricevere la convocazione per un incontro a Roma in merito alla vertenza dei 524 lavoratori della Taranto terminal container in liquidazione.(ANSA).

Porto Taranto: partite lettere di licenziamento. Si lavora al rilancio progetto fallito porto container



(FERPRESS) – Taranto, 23 MAG - Sono partite le lettere di licenziamento per 539 lavoratori di Taranto Container Terminal, la società che doveva gestire il porto container della città pugliese e che è stata posta in liquidazione nel giugno dello scorso anno, dopo il disimpegno dallo scalo tarantino degli azionisti internazionali, la taiwanese Evergreen (che ha preferito fare scalo su Bari e sul Pireo) e del colosso di Hong Kong Hutchinson Whampoa.

I lavoratori di Tct erano già da un anno in cassa integrazione e le lettere di licenziamento sono una conseguenza, quindi, dello scadere dei termini per concedere le agevolazioni della cassa. Ora si susseguono le riunioni in prefettura per cercare una soluzione e, in particolare, si sta muovendo il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, che in tutti questi anni ha cercato di portare avanti il progetto per il rilancio dello scalo portuale pugliese, ma ha incontrato vari ostacoli soprattutto di ordine burocratico, di mancate autorizzazioni alla realizzazione dei lavori, contenziosi e ricorsi che hanno comportato inevitabili ritardi nell'attuazione dei programmi (che, a loro volta, hanno determinato il ritiro degli operatori internazionali).

La soluzione che ora si sta cercando prevede l'intervento di un altro soggetto che dovrebbe subentrare ai

- segue

precedenti investitori, un soggetto in grado di presentare un piano industriale che consenta la ripresa di un minimo di attività entro l'11 settembre, data in cui dovrebbero scattare i licenziamenti. Una volta trovato il nuovo investitore, si potrebbe lavorare all'ipotesi di un'ulteriore proroga della cassa integrazione per il periodo di un anno, ma è evidente che si tratta comunque di una corsa contro il tempo. Il rilancio del porto di Taranto è uno dei tanti dossier aperti sul tavolo del ministro Delrio, che si è anche mosso – in occasione di alcuni viaggi – per attrarre verso lo scalo pugliese il traffico di compagnie navali iraniane (dopo la fine dell'embargo che ha bloccato gli operatori di quel paese), ma queste prospettive riguardano il futuro, mentre il presente del porto e soprattutto del terminal container rimane ancora incerto.

Taranto, entro giugno assegnate le concessioni al molo polisettoriale

Taranto - Terminata la prima fase della procedura. Intanto sul fronte occupazione si aspetta l'intervento del governo.



Taranto - La scorsa settimana l'Autorità portuale di Taranto ha avviato la prima fase della procedura per la concessione del "Molo Polisettoriale". Questo primo step terminerà entro la prima settimana di giugno e, successivamente «le società che hanno presentato proposte ritenute meritevoli di accoglimento, saranno invitate a formalizzare l'offerta finale» scrive l'Authority. L'intera procedura dovrebbe concludersi entro la fine del mese di giugno. **«Contestualmente l'Autorità Portuale, insieme alla Prefettura e ai sindacati è in attesa di ricevere la convocazione per un incontro a Roma in merito alla vertenza dei lavoratori della TCT srl in liquidazione».**

I TRAFFICI

Dopo un 2015 negativo, i primi mesi del 2016 hanno segnato una ripresa del traffico grazie anche ad una stabilizzazione dell'Ilva, tra i maggiori utilizzatori dello scalo. Già i mesi di gennaio e febbraio avevano registrato, in raffronto con l'analogo periodo del 2015, un aumento del traffico e **adesso il rialzo è confermato anche per aprile**. Lo rende oggi noto l'Autorità portuale di Taranto attualmente commissariata. In particolare, comunica l'Authority, ad «aprile 2016 la movimentazione delle merci nel porto di Taranto si è attestata sulle 2.553.276 tonnellate facendo registrare un aumento del 30,8% rispetto ad aprile 2015, ossia un incremento pari a 600.881 tonnellate.

- segue

L'incremento maggiore ha riguardato il traffico di rinfuse arrivate a 2.128.975 tonnellate (+630.403 tonnellate pari al 42%). «Tale andamento - commenta l'Autorità portuale - conferma e supera il trend positivo che ha caratterizzato il 2016 fin dal suo inizio. Nel periodo gennaio-marzo, infatti, la percentuale di crescita si attestava su +12% mentre il volume dei traffici nel primo quadrimestre del 2016, pari a 8.384.543 tonnellate evidenzia un aumento del 17,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno».

«La movimentazione totale di rinfuse solide e liquide del primo quadrimestre 2016 - precisa l'Authority - **ha fatto registrare un incremento del 19% arrivando a 6.755.465 tonnellate**. Anche la movimentazione delle merci varie (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche, ecc.), è in aumento: 1.629.078 tonnellate con più 24,6% rispetto al primo quadrimestre del 2015 (più 322.093 tonnellate)». Inoltre, rende noto l'Authority, «le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino ad aprile, 699 unità (più 27 rispetto all'anno precedente)»

Porto, da ieri presidio in aula

«Dopo cento giorni di inutile attesa, è arrivata l'ora di fare sentire la nostra voce»

Chiesta la modifica della delibera regionale senza cui non sarà possibile l'esecuzione degli studi di impatto ambientale MICHELE GIARDINA POZZALLO. "Se la Regione non provvederà a modificare la deliberazione per la destinazione della somma di 470.000 euro al Genio Civile di Ragusa, necessaria per eseguire gli studi preliminari di impatto ambientale per il porto, a decorrere dal 23 maggio, avvieremo un presidio permanente presso l'aula consiliare di Palazzo "G. La Pira". Questo quanto dichiarato dal segretario della Camera del Lavoro, Nicola Colombo, e dal segretario generale della Cgil di Ragusa, Giovanni Avola, lo scorso 26 aprile nel corso di una conferenza stampa organizzata nell'aula consiliare".

Come dire: per ribellarci al silenzio assordante delle trombe istituzionali (presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, assessore regionale alle Infrastrutture Giovanni Pistorio, deputazione iblea), noi suoneremo le nostre campane! Detto fatto.

Da ieri aula consiliare occupata!

Il busillis risale al convegno del 12 febbraio scorso, organizzato dalla Cgil, alla presenza di importanti esponenti sindacali regionali e nazionali, del sindaco della città, Luigi Ammatuna, della senatrice Venerina Padua, dei deputati regionali Pippo Di Giacomo e Orazio Ragusa, del presidente della Camera di Commercio Giuseppe Giannone, del commissario dell'**Autorità portuale** di Catania, Cosimo Indaco, dell'ingegnere Ignazio Pagano del Genio Civile di Ragusa.

Fra gli argomenti del convegno, al di là di pensieri e parole come al solito abbondantemente spruzzati di politichese, il più concreto sembra sia stato quello relativo al recupero di questo benedetto finanziamento di 470.000 euro, atteso che si trattava e si tratta di correggere la delibera a suo tempo adottata dalla Giunta regionale presieduta dal governatore Raffaele Lombardo.

"Conto di risolvere il problema - promise in quella occasione l'assessore regionale, Giovanni Pistorio, entro la prossima settimana". "Ed invece - dichiara Nicola Colombo - dopo cento giorni di inutile attesa, siamo qui nell'aula consiliare per un presidio permanente, che intendiamo articolare con una serie di incontri con i rappresentanti delle realtà produttive e associative del territorio, per approdare poi di comune accordo ad un Consiglio comunale aperto. Ringrazio con l'occasione il presidente del Consiglio che, sentiti i gruppi consiliari, provvederà appena possibile alla convocazione del civico consesso". "Siamo di fronte ad una rappresentazione scenica muta dice il prof. Paolo Celestre - con la Regione da una parte ed il silenzio ingiustificato della deputazione regionale e delle istituzioni locali dall'altra, che se ne stanno alla finestra. Se non si riesce neppure a fare modificare un atto deliberativo, temo proprio che il percorso per ottenere i fondi europei per le opere da realizzare al porto, appaia anche questa volta accidentato più che mai".

L'indagine di Potenza Delrio e Lo Bello dai pm

*L'agenda di Zamparini **Palermo**, giorni cruciali*

POTENZA - Il pool di magistrati di Potenza che indaga sulle estrazioni petrolifere in Basilicata intende far luce sul "filone siciliano" dell'inchiesta, ovvero sugli interessi della "cricca" capeggiata da Gianluca Gemelli sul porto di Augusta (Siracusa), per lo stoccaggio del greggio lucano: dopo la chiusura delle indagini sulle attività del Centro Oli dell'Eni in Val d'Agri, e sulla costruzione del Centro Oli della Total a Corleto Perticara (Potenza), i magistrati hanno ripreso le istruttorie e domani saranno a Roma per ascoltare, come persona informata sui fatti, il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. I pm Laura Triassi e Francesco Basentini, con il dirigente della Squadra mobile di Potenza, Carlo Pagano, sono alla loro terza "trasferta" nella capitale: lo scorso 4 aprile, nei primi giorni del clamore mediatico dell'inchiesta, ascoltarono il ministro per le Riforme, Maria Elena Boschi, e nel successivo appuntamento romano (il 10 maggio) sentirono invece il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti. Domani invece toccherà a Delrio spiegare al pool - a Roma con il pm della Dna Elisabetta Pugliese e il procuratore di Potenza, Luigi Gay - alcuni aspetti, tra cui le presunte pressioni che lo stesso ministro, in particolare tramite il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello (indagato, che sarà invece interrogato mercoledì a Potenza), avrebbe ricevuto lo scorso anno - e sempre smentite con forza dal titolare delle infrastrutture - per riconfermare l'avvocato Alberto Cozzo a commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di Augusta. La strada che i pm stanno ripercorrendo, quindi, è quella che va dalla Basilicata alla Sicilia, dove - nelle intenzioni della "cricca" - il greggio avrebbe dovuto essere stoccato e poi rivenduto: un progetto che avrebbe dovuto "espandersi" per far divenire l'isola una sorta di "hub" petrolifero del Mediterraneo, con la ricerca, da parte di Gemelli, anche di contatti con importanti multinazionali del greggio. Resta da chiarire poi il ruolo della fondazione "Italianieuropei", più volte richiamata da alcuni indagati nelle intercettazioni, e il radicamento di altri progetti dello stesso Gemelli, tra cui uno in Campania. Un "filone" quindi, ancora da esplorare, basato sul presunto traffico di influenze illecite che l'ex compagno di Federica Guidi (dimessasi da ministro lo scorso 31 marzo) ha messo in piedi partendo proprio dalla Basilicata. In questo senso il 29 aprile Nicola Colicchi ha presentato un'istanza per la trasmissione degli atti alla Procura di Roma, ritenuta territorialmente competente, ma che è stata rigettata dai pm: il legale di Colicchi ha quindi presentato ricorso al Procuratore generale della

Cassazione, che dovrebbe pronunciarsi sulla competenza nei primi giorni del prossimo mese. share
Lunedì 23 Maggio 2016 - 19:31 !—

Inchiesta petrolio, i pm di Potenza ascolteranno Delrio

Roma - All'incontro parteciperanno, per la Procura di Potenza, il Procuratore capo Luigi Gay, l'aggiunto Francesco Basentini e il pm Laura Triassi.



Roma - Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio - secondo quanto apprende l'agenzia di stampa Ansa - sarà ascoltato domani a Roma, in qualità di persona informata sui fatti, **dai pubblici ministeri di Potenza titolari dell'inchiesta sul petrolio in Basilicata**. All'incontro parteciperanno, per la Procura di Potenza, il Procuratore capo Luigi Gay, l'aggiunto Francesco Basentini e il pm Laura Triassi. Saranno, inoltre, presenti, il pm della Direzione Nazionale Antimafia Elisabetta Pugliese, e il dirigente della squadra mobile di Potenza, Carlo Pagano.

La Sicilia

AUGUSTA. In attesa del battesimo della Port Authority della Sicilia orientale, il vice sindaco Schermi dice no al nuovo piano regolatore

Porto, «niente opere faraoniche»

«Adeguare i fondali e le banchine e utilizzare gli spazi nel rispetto dell'ambiente»

AUGUSTA. Aspettando il battesimo della **Autorità di sistema portuale** della Sicilia Orientale, la cui sede è stata nei mesi scorsi destinata ad Augusta: "niente opere faraoniche al porto megarese, ma utilizzo efficiente degli spazi, nel rispetto dell' ambiente.

Lo dichiara l' assessore agli Affari **portuali** nonché vice sindaco, Giuseppe Schermi sottolineando che "anche lo studio dell' Ocse (organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) pubblicato il 10 maggio dimostra che le previsioni di traffico in Europa fino al 2050 sono largamente inferiori agli investimenti pianificati.

"Invece di insistere quindi su un megalomane progetto di piano regolatore **portuale**, piuttosto che fare sondaggi geologici per cementificare le saline del Mulinello, occupare le banchine per scaricare non solo 11,500 tonnellate di pet coke, ma anche tanti altri scarti di produzione ogni giorno, occorre adeguare i fondali e le banchine esistenti per allungare la carreggiata delle gru a ponte acquistate; individuare un altro punto di sbarco per gli immigrati (il porto di Corigliano Calabro per esempio) perché un cantiere è incompatibile con le misure di sicurezza antiterrorismo; dotare le banchine delle stazioni di rifornimento da fonti energetiche alternative per intercettare i traffici degli armatori che già hanno investito in flotte green".

E poi ancora, continua Schermi, «occorre coordinare le opere ferroviarie di collegamento tra i porti di Augusta e Catania e l' aeroporto per un vero trasporto intermodale che releghi il traffico gommato solo alle brevi distanze.

"Tutto ciò - conclude l' assessore Schermi- lo diremo al prossimo comitato **portuale**, durante la prima seduta con il comandante della Capitaneria di porto, Antonio Donato in veste di commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Augusta".

Ricordiamo che riguardo alla proposta di piano regolatore del porto, adottata dal comitato **portuale** nel settembre 2015 e poi passata al vaglio dei comuni di Augusta, Priolo e Melilli che è stata nei mesi scorsi presentata durante un incontro pubblico in municipio, hanno espresso critiche l' amministrazione comunale e gli operatori **portuali**. Questi ultimi, sono, in particolare, contrari alla possibile dislocazione dei cantieri navali fuori dal perimetro di Augusta isola dove oggi operano. Il Comune è invece contrario all' eccessiva cementificazione.

Porti: artista realizza rotatoria molo approdo Palermo

Installazione con anfore terracotta e onde di ceramica



(ANSA) - PALERMO, 23 MAG - E' stata inaugurata dal presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, e dal segretario generale, Renato Coroneo, la rotatoria del Molo Santa Lucia. L'anello a senso unico che si sviluppa intorno a uno spartitraffico di forma circolare è stato realizzato puntando molto sull'aspetto, non solo funzionale, ma anche estetico, e sull'impatto visivo. La rotonda, infatti, è stata abbellita con un tocco di sicilianità: anfore di terracotta colorata e onde azzurre di ceramica, poggiate su della ghiaia, regalano un effetto che si lega al mare, le pale di fichidindia, altro simbolo di Sicilia, anticipano certi paesaggi isolani. L'autrice dell'installazione è l'artista Sonja Geraci, la ditta che ha eseguito i lavori è l'Edilgara srl, il direttore dei lavori è il geometra Nino Martorana. Per Cannatella si tratta di "un primo passo per rendere più accogliente l'arredo portuale a beneficio dei turisti che arrivano a Palermo, della comunità portuale e dei cittadini". (ANSA).

Strage Capaci, 24 anni dopo Antimafia in crisi. Orlando: "Voglio Stati generali". E il processo bis esclude mandanti esterni

*Manifestazione a **Palermo** con studenti collegati da tutta Italia. Nell' annus orribilis dell' Antimafia, caratterizzato dalle decine di inchieste giudiziarie che hanno travolto una serie di presunti paladini della legalità, il Guardasigilli dice: "Non bastano le reprimende e le rimostranze morali"*

Cinquantamila studenti collegati dalle piazze di tutta Italia, ma anche dichiarazioni sulla lotta alla mafia che arrivano da chi è stato lungamente sospettato di concorso esterno a Cosa nostra. Sono le due facce dell' anniversario della strage di Capaci , a ventiquattro anni dal terribile "Attentatuni" che uccise il giudice Giovanni Falcone , la moglie Francesca Morvillo , e gli agenti di scorta Vito Schifani , Antonio Montinaro e Rocco Dicillo . Teatro della manifestazione è stata come ogni anno l' aula bunker del carcere Ucciardone di **Palermo**, letteralmente invasa da scolaresche di tutta Italia in quello che verrà ricordato come l' annus horribilis dell' Antimafia, caratterizzato dalle decine di inchieste giudiziarie che hanno travolto una serie di presunti paladini della legalità . Ministro Orlando: "Convocherò gli stati generali dell' Antimafia" È qui, in questa "astronave verde" (dal colore della moquette) a due passi dal mare che trent' anni fa si pose la prima pietra della lotta a Cosa nostra, con le sentenze del Maxi processo che per la prima volta condannarono al fine pena mai boss, padrini e gregari . Sentenze che cambiarono per sempre la storia del Paese e che poi fecero diventare esecutiva la condanna a morte emessa da Cosa nostra per Giovanni Falcone, il giudice che istruì il Maxi processo. Per ricordare il magistrato assassinato 24 anni fa, sono arrivati oggi a **Palermo** i ministri della giustizia e dell' Istruzione Andrea Orlando e Stefania Giannini, che hanno siglato un accordo tra i due dicasteri sull' istruzione nelle carceri. Un protocollo che garantisce "integrazione e pari opportunità di trattamento nei percorsi scolastici", per i "soggetti adulti ristretti nelle strutture penitenziarie e ai minori sottoposti a provvedimenti penali non detentivi". Il guardasigilli Orlando ha anche anticipato l' intenzione di " convocare gli Stati generali dell' Antimafia , che in questi mesi è stata scalfita da alcune vicende delicate: ma non bastano le reprimende e le rimostranze morali".

- segue

Una stoccata alla cosiddetta antimafia degli affari è arrivata anche dall' altro Orlando, il sindaco di Palermo Leoluca Orlando . "Quel maggio del 1992 - ha detto il primo cittadino - è stato il momento in cui la struttura di potere politico, affaristico, mafioso ha colpito al livello più alto. Da quel momento è iniziata la disintegrazione di quella mafia, che esiste ancora, ma oggi si articola in una dimensione finanziaria fatta di personaggi in giacca e cravatta che partecipano a convegni antimafia". "La mafia è indebolita". Parola di Renato Schifani Di segno contrario invece l' opinione di Renato Schifani , ex presidente del Senato con Forza Italia, ora approdato al Nuovo Centrodestra, che in una nota assicura: "L' Italia che ricorda la strage di Capaci, nella quale morirono Giovanni Falcone, la moglie e gli agenti della scorta, è un Paese che vede la mafia fortemente indebolita". Nel 2014 l' ex pupillo di Silvio Berlusconi ha visto archiviare l' indagine a suo carico per concorso esterno al Cosa nostra, con il gip che sottolineava come fossero "emerse talune relazioni con personaggi inseriti nell' ambiente mafioso" , che però "non assumono un livello probatorio minimo". Era invece presente per la prima volta all' aula bunker Giuseppe Antoci , il direttore del parco dei Nebrodi vittima di un attentato a colpi di fucile appena pochi giorni fa, mentre Rosy Bindi si è trovata a polemizzare a distanza con il Movimento 5 Stelle . Il motivo? La richiesta da parte dei pentastellati di sentire a Palazzo San Macuto Giuseppe Costanza, l' autista di Falcone sopravvissuto alla strage di Capaci. "Sentiamo tutti dietro un progetto di inchiesta, non siamo un juke boxe", è stato il commento della presidente della commissione parlamentare Antimafia alla richiesta del M5s. "Tutte le nostre audizioni - ha continuato la parlamentare del Pd - sono all' interno di un programma; per sentire l' autista di Falcone, al di là della testimonianza che potrà darci, che è sempre di altissimo valore, deve esserci un progetto di inchiesta della Commissione ". La testimonianza dell' autista sopravvissuto: "Se avessi guidato io saremmo morti tutti". Costanza si trovava all' interno della stessa automobile di Falcone e della moglie, e riuscì a sopravvivere perché quel giorno il giudice decise di guidare personalmente la Fiat Croma blindata. "L' ultima immagine che ho del giudice Falcone - ha raccontato - è lui che, preso da altri pensieri, sfilò le chiavi della macchina che stava guidando quella mattina del 23 maggio per consegnarmele, spegnendo così il motore. Dissi: Dottore, che fa? Così ci ammazziamo . E lui, girandosi verso di me, rispose: Scusi, scusi. Poi più nulla. Mi sono ritrovato direttamente in ospedale. Se ci fossi stato io alla guida, probabilmente saremmo morti tutti, dato che la procedura tecnica delle scorte era di guidare in modo che le tre auto si costeggiassero". Quel 23 maggio del 1992 sono tre le Fiat Croma blindate che vanno a prelevare Falcone e la moglie all' aeroporto di Punta Raisi . L' ultima auto del corteo è di colore blu ed ospita gli agenti Angelo Corbo, Paolo Capuzza e Gaspare Cervello, tutti scampati alla strage, mentre viene colpita in pieno dall' esplosione la Croma marrone che faceva d' apripista con a bordo Dicillo, Montinaro e Schifani. Va a sbattere sulla porzione di asfalto divelta dalla carreggiata, invece, la Croma bianca sulla quale viaggiava il giudice: come racconta Costanza, infatti, Falcone staccò le chiavi dal cruscotto, facendo scendere la velocità di crociera da 170 a 120 chilometri l' ora. Grasso: "Ci sono fatti da chiarire, ma la prova processuale è un limite" E sembrano dedicate ai punti mai chiariti della strage di Capaci le parole utilizzate da Pietro Grasso nel giorno della commemorazione. " Ci sono ancora dei fatti nella storia d' Italia che non hanno ricevuto un completo chiarimento . Ci sono delle indagini che spesso sono accompagnate da intuizioni laceranti, che fanno capire l' esistenza di qualcosa che non si riesce poi a provare: questo è il limite della prova processuale, che non riesce a superare le barriere che spesso di frappongono tra le indagini e la verità", ha detto il presidente del Senato. Una dichiarazione che appare come implicito riferimento all' esito del processo Capaci bis, quello nato dopo le dichiarazioni del pentito Gaspare Spatuzza, ormai arrivato alle battute finali. Il processo Capaci bis: "Non c' è la prova di mandanti esterni" Alla sbarra ci sono i mafiosi Salvino Madonia, Vittorio Tutino, Cosimo Lo Nigro, Lorenzo Tinnirello e Giorgio Pizzo : per loro i pm di Caltanissetta Stefano Luciani e Onelio Dodero si apprestano a formulare la richiesta di pena nell' udienza prevista per il prossimo 27 maggio. Imputati dell' ultimo procedimento che tenta di fare luce sulla strage Falcone, dunque, sono i padrini sfuggiti alle accuse per ventiquattro anni: sono loro gli ultimi componenti del commando stragista. E i mandanti

- segue

esterni? Quelli a volto coperto? E il possibile ruolo di Faccia da mostro, il killer con tesserino dei servizi in tasca individuato nell' ex poliziotto Giovanni Aiello ? "Ciò che non è provato non esiste", ha detto Doderò, che durante la sua requisitoria ha ironizzato sul complottismo nato sullo sfondo delle varie piste investigative battute sulla strage . "Sono stufo di sentire che questo ufficio nasconde la polvere sotto il tappeto: il nostro compito è quello di scartare tutto ciò che è contraddittorio e non ha dignità di prova", ha detto invece Luciani, che però non ha escluso possibili "cointeressenze di ambienti esterni a Cosa nostra" all' avvio di una fase stragista, anche se ogni elemento raccolto fino ad oggi in questo senso non è da considerare "né esaustivo, né sufficiente". Fuori dal processo è rimasta dunque l' indagine dell' ex pm nazionale antimafia Gianfranco Donadio , che aveva ipotizzato l' esistenza di una doppia carica d' esplosivo piazzata sotto l' asfalto di Capaci, dopo l' intervento di apparati arrivati in sostegno di Cosa nostra , e che adesso si trova nei guai davanti al Csm proprio per quella sua inchiesta, con l' accusa di aver intralciato il lavoro del pm nissenì. Tra gli elementi che avrebbero dovuto sostenere l' ipotesi del "doppio cantiere" anche il ritrovamento di guanti di lattice, nastro adesivo e una torcia a circa 60 metri dal luogo della strage. Secondo i pm, però, quel materiale fu maneggiato dai "mafiosi condannati nei precedenti processi": questo perché sulla torcia furono trovate le impronte di Salvatore Biondo , condannato nel primo processo sulla strage di Capaci. La consulenza sul materiale genetico prelevato dai reperti, però, non ha trovato traccia del Dna dei mafiosi: al contrario sono stati rinvenuti profili di soggetti ad oggi sconosciuti. Twitter: @pipitone87.

GIUSEPPE PIPITONE

La sfida verde dei porti del Nord

Raoul de Fercade

Il porto di Rotterdam, il più importante scalo europeo per il traffico merci, ha aperto un'offensiva contro i porti del Sud Europa, in particolare quelli italiani dell'Adriatico e del Tirreno: li attacca sotto il profilo dei costi ambientali. A lanciare l'allarme è Paolo Costa, presidente della port Authority di Venezia.

Il grande scalo del Northbrange, in effetti, ha commissionato uno studio alla società olandese Panteia (con lo scopo di presentarlo a livello europeo) nel quale si spiega, tra l'altro, che i container «possono essere trasportati verso il Sud della Germania, la Repubblica Ceca o la Polonia con minori costi e in maniera più sostenibile sotto il profilo ambientale, via Nord Europa piuttosto che attraverso i porti del Sud. Questo a dispetto del fatto che le navi tra Asia ed Europa» passino da Seuz e debbano navigare 5 giorni in più per arrivare nel Nord, rispetto a quanto impiegano per giungere a Ko-

per, Costanza o Genova.

Secondo i relatori dello studio, a fare la differenza è la capacità di Rotterdam (come di Amburgo) di accogliere le grandi navi, quelle capaci di trasportare 20mila teu (container da 20 piedi) per volta, che gran parte degli scali del Mediterraneo non sono in grado di ospitare, avendo fondali troppo bassi. La ricerca commissionata a Panteia sostiene che quelle navi, che hanno motori più moderni (essendo più nuove) di quelle di dimensioni più piccole da 10mila, oltre a consentire economie di scala nel trasporto, emettono minori quantità di Co2 e di altre sostanze inquinanti (fino a -50%).

Non solo. Il successivo sistema di trasporto dei container verso il centro Europa, con ferrovia e chiatte fluviali, per Panteia, è più sostenibile di quello dei porti italiani. Secondo lo studio, il cluster formato da Amburgo e Le Havre, ha incrementato la sua competitività a discapito principalmente dei porti adriatici. E anche i porti

liguri perdono contro i due scali mentre vincono nei confronti di quelli dell'Adriatico.

Questa ricerca, però, arriva proprio in un momento in cui i porti di Rotterdam e Amburgo stanno segnando una flessione nella movimentazione dei container. Lo scalo olandese, nel primo trimestre del 2016, ha segnato -3,9% rispetto allo stesso periodo del 2015. Mentre ad Amburgo la movimentazione in teu è scesa a 2,13 milioni contro i 2,31 del primo trimestre 2015.

Ed è anche per questo che Costa contesta le conclusioni a cui arriva Panteia. «L'evidente posta in gioco - afferma - è la politica europea d'implementazione dei corridoi Ten-T e i suoi finanziamenti che, eliminando i colli di bottiglia che interessano i nostri porti, li renderebbero "troppo" competitivi nei confronti dei porti del Mar del Nord, i quali cominciano a soffrire di questa situazione. A partire da Rotterdam, che ha visto ridurre i suoi traffici container nel

2015». Costa ricorda che qualcosa di simile era già successo nel 2011, quando Anversa, Rotterdam e Amburgo presentarono «uno studio contro il ribilanciamento a favore del Nord Adriatico dei servizi container e contro l'introduzione del core corridor Adriatico-Baltico nella Ten-T». Come allora, dice Costa, «le tesi che lo studio sostiene sono tutte conseguenze corrette dell'ipotesi sbagliata che la situazione attuale sia destinata a perdurare e che ci sia un interesse europeo al suo mantenimento». Che solo i porti del Nord possano «gestire grandi volumi, accogliere grandi navi e adoperare trasporti intermodali ferroviari e di navigazione interna», prosegue Costa, è contrario all'evidenza di quanto è successo dal 2008 a oggi: i porti dell'Adriatico, ad esempio, hanno raddoppiato i traffici. Il presidente di Venezia, dunque, chiama i porti italiani alla cooperazione per contrastare l'offensiva proveniente dal Nord.

Container, nuovo collegamento ferroviario tra Belgio, Olanda e Germania

Anversa - La linea, operativa quattro volta alla settimana, collegherà il porto di Anversa, la città di Venlo e l'interporto di Duisburg.



Anversa - Nel trasporto contenitori, è stato creato un nuovo collegamento ferroviario tra Belgio e Olanda. **La linea, operativa quattro volta alla settimana, collegherà il porto di Anversa, la città di Venlo e l'interporto di Duisburg.**

Portacontainer arenata nel porto di San Pietroburgo

San Pietroburgo - La "Heinrich Schepers", operata da Maersk è riuscita a lasciare lo scalo solo dopo l'intervento di alcuni rimorchiatori.



San Pietroburgo - **La nave porta container "Heinrich Schepers", operata da Maersk, si è arenata durante le operazioni di uscita dal porto russo di San Pietroburgo.** La nave, a causa di un malfunzionamento al motore, non era più governabile da parte dell'equipaggio. Solo l'intervento di alcuni rimorchiatori ha permesso all'unità di lasciare lo scalo.