



Dai Porti:

Genova:

"...Culmv, bilancio con suspense..."

(The Medi Telegraph, La Repubblica, L'Avvisatore Marittimo)

"...Culmv, bilancio con suspense..."

(The Medi Telegraph, La Repubblica, L'Avvisatore Marittimo)

"...Galleria dei record la Svizzera chiama Genova..." (Il Secolo XIX)

"...A Genova convegno sui trasporti..." (La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...A La Spezia seminario sull'LNG..." (La Gazzetta Marittima, Ansa)

Civitavecchia:

"...Sconti per le navi che inquinano di meno..." (Civonline)

Napoli:

"...Guardia Costiera Forum a Napoli sulle Funzioni..."

(La Gazzetta Marittima)

Salerno:

"...Ok a Salerno al Piano Regolatore..." (La Gazzetta Marittima)

Taranto:

"...Mentre il porto di Taranto è vuoto, Livorno ride..." (Corriere del Giorno)

"...L'offerta di Bolloré per le navi Ilva e i container di Taranto..."
(Corriere della Sera)

Palermo:

"...Firmato a Marsala il protocollo d'intesa per l'area vasta della Sicilia Occidentale..." (Quotidiano di Sicilia)

Augusta:

"...Delrio: nessuna pressione per la nomina di Cozzo..."

(Giornale di Sicilia, Corriere della Sera, Gazzetta del Sud, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, La Sicilia)

Notizie da altri porti



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Focus:

- **Federagenti, cambio della guardia** (La Gazzetta Marittima)

Culmv, bilancio con suspense / IL CASO

Genova - Assemblea convocata per il 23 giugno. Mancano 550mila euro. Il console Benvenuti: «Soluzione vicina».

Genova - Il consiglio d'amministrazione della Compagnia Unica Paride Batini ha convocato i soci il prossimo 23 giugno per l'assemblea di bilancio annuale. Il nodo da sciogliere sono i 655 mila euro che mancano per chiudere il bilancio in pareggio. Il console della Compagnia, Antonio Benvenuti, è fiducioso che una soluzione si sia trovata nella contrattazione con i clienti storici, i terminalisti genovesi («aspettiamo che ci comunichino la ripartizione», afferma Benvenuti) e la compagnia Tirrenia, oltre che facendo ricorso al fondo di riserva della stessa Culmv, accumulato proprio per far fronte a crediti non recuperabili. Per quanto riguarda il fondo, questo contribuirà con una copertura di 94 mila euro. Restano circa 550 mila euro per i quali fino alla scorsa settimana erano possibili tre soluzioni.

La prima era il recupero di una parte dei fondi previsti dall'articolo 15 bis per la formazione dei lavoratori delle compagnie portuali. La dotazione per il 2014 non era stata utilizzata completamente e la Culmv ha chiesto una deroga per poter accedere a una parte dei finanziamenti non riscossi pari a 828 mila euro. Sarebbero più che sufficienti per coprire le esigenze di bilancio, ma la pratica è ferma in Autorità portuale e difficilmente si smuoverà in questo periodo di commissariamento dell'ente. «Tutto - conferma Benvenuti - è fermo, in Autorità portuale non c'è una procedura in corso e ormai è troppo tardi per far rientrare questi soldi nel bilancio che presenteremo il 23 giugno».

La seconda opzione è che a tirare fuori i soldi siano i terminalisti. La Compagnia spiega che nel 2015 la tariffa concordata era sotto al tetto massimo di riferimento. Con un ritocco che rimanga comunque sotto al tetto stabilito dal Comitato portuale si arriverebbe alla cifra mancante. «Il concetto - afferma Benvenuti - è stato recepito. Aspettiamo che ci venga comunicata la ripartizione fra i singoli terminal per mandare le fatture pro quota». Si tratta di un passaggio decisivo che i lavoratori della compagnia portuale attendono entro la fine di questa settimana.

Il traffico di container nel porto di Genova sta crescendo di anno in anno, grazie anche alle nuove rotte che le compagnie marittime hanno disegnato dopo l'entrata in servizio di navi più grandi. Questo però non ha impedito che la Compagnia vivesse un periodo di sofferenza, che per tre anni ha fatto slittare di due mesi l'assemblea di bilancio, a giugno invece che ad aprile. Lo scorso anno le Compagnie di Genova e Savona hanno presentato una proposta di riforma che rivedesse anche l'organizzazione del lavoro. Per il momento, però a livello nazionale di lavoro non si è ancora parlato.

E' passata la norma che velocizza le procedure per i dragaggi, mentre si sta trascinando quella sulla governance, che ha dovuto fare i conti con le critiche di Corte costituzionale, conferenza Stato-Regioni e Consiglio di Stato. Quest'anno, la ricerca di un'alternativa all'accordo fra Compagnia e terminalisti avrebbe uno sbocco incerto. In caso di bilancio in rosso, esclusa l'ipotesi di portare i libri in tribunale, sarebbero gli stessi lavoratori a dover rinunciare a una parte dello stipendio per coprire la cifra. Si parla di un taglio della quattordicesima. «Quello che è certo - conclude Benvenuti - è che Compagnia e terminalisti non possono ridursi ogni anno a questo punto.

Inoltre, non possiamo più fare ricorso all'articolo 15 bis perché non possiamo ridurre ulteriormente il personale».

Privati-Culmv, intesa ok ma Benvenuti rilancia "Più rispetto per il porto"

Il console: "Offriamo ai terminalisti flessibilità e professionalità Genova non è un piccolo scalo, ma la prima realtà d' Italia"

MASSIMO MINELLA L' accordo è ormai a un passo: i terminalisti riuniti in Confindustria approvano l' adeguamento delle tariffe a favore della Compagnia Unica, liberando risorse fondamentali per consentire ai portuali di chiudere in pareggio i conti del 2015. Anche la Culmv farà la propria parte, attingendo dalle riserve 94mila euro, per arrivare a quota 655mila e chiudere così l' esercizio in pari. "Adeguate" al valore corrente le tariffe che erano ferme dal primo gennaio 2015 (e che quindi scadranno a fine 2016), si tratta adesso di aprire un tavolo di confronto più ampio sulla complessa materia del lavoro portuale. Dal palco del convegno di lunedì mattina al circolo Cap, il consigliere del ministero dei Trasporti Luigi Merlo ha confermato che, subito dopo la legge, si inizierà a esaminare il tema del lavoro portuale.

«Io me l' auguro davvero - spiega il console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti - Ho sentito da quel convegno, in particolare dal rappresentante nazionale dei terminalisti (il presidente Assiterminal Marco Conforti n.d.r.) parole che mi hanno sinceramente ferito e che, a mio avviso, feriscono anche il nostro porto, che merita certo più rispetto». Il riferimento va

in particolare proprio all' organizzazione del lavoro, aggiunge il leader dei soci di San Benigno.

«Se nei tre quarti dei piccoli porti italiani si sono raggiunti equilibri con subappalti e deregolamentazione, questo non vuol dire che la stessa cosa vada applicata a un porto come Genova, che è sul principale corridoio europeo e le cui regole, da sempre, hanno anticipato le riforme di legge». Benvenuti non ha nemmeno gradito i rimandi ad altri grandi porti in cui il ruolo delle compagnie non sarebbe così marcato come quello di Genova. «Ho sentito parlare di un ridimensionamento del pool di Barcellona - spiega - Ma qualcuno forse dimentica che lì il pool aveva la riserva completa. E lo stesso riguarda i lavoratori dei magazzini del pool di Anversa, che svolgono appunto un' attività retroportuale. E vogliamo parlare di Trieste, dove è nata un' agenzia che salva circa 150 lavoratori da appalti e subappalti? A Genova un' agenzia di mille persone non è immaginabile. Non si può ragionare soltanto da una logica di profitto. Noi rispondiamo alle esigenze del porto con una professionalità che è frutto di formazione, e che è il primo strumento di sicurezza, e con una flessibilità assoluta. Al Vte, dove

- segue

abbiamo trecento lavoratori distaccati arriviamo nei picchi anche a 450, prendendoli da Sampierdarena. Facciamo letteralmente i salti mortali».

Sono riflessioni, aggiunge il console, che devono portare ad affrontare questi temi a un tavolo locale, per risolvere le questioni ancora aperte, ma anche nazionale se è il caso, coinvolgendo il ministero dei Trasporti.

«La Compagnia offre un servizio strutturato e flessibile di interesse generale per il porto - chiude Benvenuti - lo invito tutti quanti a studiare bene il modello del pool e poi a fare delle proposte concrete. Noi ci stiamo attrezzando da tempo insieme a Savona. Ora sta per nascere un' autorità d sistema fra Genova e Savona. Bene, attendiamo di affrontare questo tema anche con il nuovo presidente. Il commissario fa tutto il possibile, ma non può aprire e chiudere la trattativa del lavoro. Per questo serve un presidente. E noi siamo pronti a discutere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA "Citano il ridimensionamento del pool a Barcellona? Ma lì i portuali avevano ancora la riserva completa" IL VTE Il Terminal di Prà da solo vale oltre la metà dei traffici complessivi del porto di Genova.

Culmv, bilancio con suspense

Mancano 550mila euro. Il console Benvenuti: «Soluzione vicina»

Il consiglio d'amministrazione della Compagnia Unica Paride Batini ha convocato i soci il prossimo 23 giugno per l'assemblea di bilancio annuale. Il nodo da sciogliere sono i 655 mila euro che mancano per chiudere il bilancio in pareggio. Il console della Compagnia, Antonio Benvenuti, è fiducioso che una soluzione si sia trovata nella contrattazione con i clienti storici, i terminalisti genovesi («aspettiamo che ci comunichino la ripartizione», afferma Benvenuti) e la compagnia Tirrenia, oltre che facendo ricorso al fondo di riserva della stessa Culmv, accumulato proprio per far fronte a crediti non recuperabili. Per quanto riguarda il fondo, questo contribuirà con una copertura di 94 mila euro. Restano circa 550 mila euro per i quali fino alla scorsa settimana erano possibili tre soluzioni. La prima era il recupero di una parte dei fondi previsti dall'articolo 15 bis per la formazione dei lavoratori delle compagnie portuali. La dotazione per il 2014 non era stata utilizzata completamente e la Culmv ha chiesto una deroga per poter accedere a una parte dei finanziamenti non riscossi pari a 828 mila euro. Sarebbero più che sufficienti per coprire le esigenze di bilancio, ma la pratica è ferma in Autorità portuale e difficilmente si

smuoverà in questo periodo di commissariamento dell'ente. «Tutto - conferma Benvenuti - è fermo, in Autorità portuale non c'è una procedura in corso e ormai è troppo tardi per far rientrare questi soldi nel bilancio che presenteremo il 23 giugno». La seconda opzione è che a tirare fuori i soldi siano i terminalisti. La Compagnia spiega che nel 2015 la tariffa concordata era sotto al tetto massimo di riferimento. Con un ritocco che rimanga comunque sotto al tetto stabilito dal Comitato portuale si arriverebbe alla cifra mancante. «Il concetto - afferma Benvenuti - è stato recepito. Aspettiamo che ci venga comunicata la ripartizione fra i singoli terminal per mandare le fatture pro quota». Si tratta di un passaggio decisivo che i lavoratori della compagnia portuale attendono entro la fine di questa settimana. Il traffico di container nel porto di Genova sta crescendo di anno in anno, grazie anche alle nuove rotte che le compagnie marittime hanno disegnato dopo l'entrata in servizio di navi più grandi. Questo però non ha impedito che la Compagnia vivesse un periodo di sofferenza, che per tre anni ha fatto slittare di due mesi l'assemblea di bilancio, a giugno invece che ad aprile. Lo scorso anno le Compagnie di Genova e Savona hanno presentato una proposta di riforma che rivedesse anche l'organizzazione del lavoro. Per il momento, però a livello nazionale di lavoro non si è ancora parlato. E'

passata la norma che velocizza le procedure per i dragaggi, mentre si sta trascinando quella sulla governance, che ha dovuto fare i conti con le critiche di Corte costituzionale, conferenza Stato-Regioni e Consiglio di Stato. Quest'anno, la ricerca di un'alternativa all'accordo fra Compagnia e terminalisti avrebbe uno sbocco incerto. In caso di bilancio in rosso, esclusa l'ipotesi di portare i libri in tribunale, sarebbero gli stessi lavoratori a dover rinunciare a una parte dello stipendio per coprire la cifra. Si parla di un taglio della quattordicesima. «Quello che è certo - conclude Benvenuti - è che Compagnia e terminalisti non possono ridursi ogni anno a questo punto. Inoltre, non possiamo più fare ricorso all'articolo 15 bis perché non possiamo ridurre ulteriormente il personale». Alberto Ghiara

«Porto, 45 giorni per una soluzione»

Genova - L'allarme di Zampini (Confindustria Genova) compatta istituzioni e sindacati. Il ministero dei Trasporti: «Sarebbe singolare che le aziende fuggissero proprio ora».

Genova - Non cade nel vuoto l'allarme lanciato dal presidente di Confindustria Genova, Giuseppe Zampini, nell'intervista rilasciata ieri al Secolo XIX/The MediTelegraph. **Graziano Delrio** non commenta in prima persona, dal ministero fanno sapere che la lettera inviata da Zampini «non è ancora arrivata all'attenzione del ministro». E tuttavia proprio dal ministero spiegano che ieri «il senatore Marco Filippi ha annunciato che il decreto Madia sulla riorganizzazione delle autorità portuali sarebbe stato incardinato nelle ore successive al Senato, che verrà esaminato al più presto e lo stesso farà la Camera». Con questo passaggio, dicono ancora dal ministero, «dopo che si sono espressi la Conferenza unificata e il Consiglio di Stato, il percorso legislativo sta arrivando a conclusione». «Sarebbe singolare che fosse questo mese e mezzo di attesa a far fuggire le aziende dai porti italiani - commentano da Roma - mentre stiamo ragionando di strategie di medio-lungo periodo per la portualità e la logistica italiane».

A livello locale l'allarme di Zampini unisce il fronte, istituzionale e sindacale, e rilancia l'urgenza del problema. «Il porto è senza guida, non si era mai visto prima. Il governo mantenga gli impegni», dice il numero uno di Confindustria. È diffusa la convinzione che il commissariamento non possa durare a lungo. **Nulla contro l'attuale guida del porto, l'ammiraglio Giovanni Pettorino**, ma piuttosto un sollecito a Roma, perché lo scalo genovese possa avere a breve un presidente in grado di insediarsi a Palazzo San Giorgio. «Zampini ha ragione: occorre fare in fretta», dice il governatore ligure, **Giovanni Toti**. «Il governo dia dei tempi certi per la nuova governance e la concordi con la Regione. Una Regione - spiega Toti - che sta cercando di fare proprio ciò che il presidente degli industriali chiede: un modello di sviluppo e una visione di prospettiva».

In quest'ottica ci siamo spesi - continua Toti - per quanto ci competeva, per agevolare l'utilizzo delle aree di Cornigliano di cui aveva bisogno proprio l'Ansaldo Energia di Zampini. E in quest'ottica siamo pronti a sederci a un tavolo con il governo, anche domani, e dare in poche ore una guida al porto». **«Credo che il porto - spiega il sindaco di Genova, Marco Doria - debba avere al più presto una guida autorevole e legittimata a compiere scelte strategiche.** Per questo la riforma deve essere rapidamente approvata. Il Comune non resta con le mani in mano: stiamo lavorando per il Blueprint e ci siamo impegnati per favorire l'insediamento di Ansaldo Energia a Cornigliano. Abbiamo poi difeso la presenza di Esaote a Genova e i risultati sono evidenti». Sulla stessa linea il sindacato. Per **Ettore Torzetti**, segretario generale Fit-Cisl Liguria. «La presenza di un commissario non aiuta lo sviluppo dello scalo. Traffici, concessioni e lavoro in banchina: per sviluppare questi temi, il porto ha bisogno di un presidente».

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La Svizzera tornerà al centro d'Europa dal primo giugno, e per il porto di Genova arriva l'ennesima occasione di bruciare la spietata concorrenza degli scali del Nord Europa. Tra meno di una settimana verrà infatti inaugurata la galleria di base del San Gottardo, il doppio tunnel ferroviario più lungo al mondo, ben 57 chilometri, che permetterà di accelerare il trasporto passeggeri e merci nella direttrice che dal capoluogo ligure arriva sino a Rotterdam.

L'apertura del collegamento e le nuove possibilità di business che interessano Genova e la Svizzera, sono state il principale tema trattato da Félix Baumann, console generale della Svizzera a Milano, che nella giornata di ieri, accompagnato da René Rais, console onorario svizzero nel capoluogo ligure, ha incontrato, a Palazzo San Giorgio, i vertici dell'Autorità portuale. Non solo: Baumann, oltre che con alcuni operatori, ha avuto modo di confrontarsi anche con Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, oltre che con l'attuale segretario generale della Regione Liguria, Paolo Emilio Signorini. «Le nostre aziende oggi lavorano soprattutto con i porti del Nord Europa - spiega al Secolo XIX il console elvetico - ma l'apertura della galleria di base del San Gottardo apre nuovi scenari. Genova potrà diventare il porto della Svizzera, ma non solo: raggiungere la Baviera e conquistare mercati che oggi tocca solo in parte tocca. La vicinanza geografica tra noi e l'intera area del Nord Est dell'Italia, gioca poi a favore della Liguria». Questa mattina, Baumann incontrerà il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e poi il sindaco del capoluogo ligure, Marco Doria. Comparto hi-tech e turismo, oltre al settore dei trasporti, potrebbero essere infatti aree di business per nuovi investimenti svizzeri a Genova che avrebbero.

IL PRIMO GIUGNO L'INAUGURAZIONE DEL SAN GOTTARDO

Galleria dei record la Svizzera chiama Genova

Il console elvetico Baumann visita il porto ligure
«Ora potete battere gli scali del Nord Europa»

con l'apertura del tunnel ferroviario, prospettive di crescita finora rimaste in ombra. La velocità di transito dei treni, nella galleria del San Gottardo, raggiungerà 200 km/h per i convogli passeggeri, mentre i 100 km/h per i treni merci. Si passerà da un traffico attuale di 180 mezzi al giorno a 260 e la ferrovia consentirà il transito di carrozze più lunghe e pesanti. C'è di più: sempre sulla direttrice Genova-Rotterdam, nel 2020, è prevista l'apertura della galleria di base del Ceneri. E poi c'è la realizzazione, in corso, del Terzo valico.

Ma a testimonianza di quanto il governo svizzero creda nella nuova apertura della galleria del San Gottardo, si è tenuto a Palazzo Montecitorio, sempre ieri, un incontro tra la commissione Trasporti della Camera e l'am-

basciatore svizzero a Roma, Giancarlo Kessler. «Per l'Italia e per il porto del capoluogo ligure in particolare - sottolinea il deputato Mario Tullio - si aprono possibilità di sviluppo uniche, che specialmente Genova dovrà essere in grado di cogliere».

matteo.dellantico@secoloxix.it
© BY NC ND ALLUM (DIRITTI RISERVATI)

MERCI E PASSEGGERI

Nel tunnel più
lungo al mondo
(57 chilometri)
passeranno 260
treni al giorno

A Genova convegno sui trasporti

GENOVA – E' stato confermato il programma definitivo relativo al 7° Convegno Nazionale "Programmazione, esercizio e gestione di reti di trasporto pubblico di interesse regionale e locale: esperienze europee a confronto", dedicato ai temi dell'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità su scala regionale e programmato a Genova per oggi 25 maggio.

Il convegno si svolge da quest'anno nella prestigiosa sede della Sala delle Grida, Palazzo della Borsa, situata nella centralissima Piazza De Ferrari con ingresso dall'adiacente Via XX Settembre.

La partecipazione dà diritto a CFP (Crediti Formativi Professionali) per Architetti ed Ingegneri.

Nella giornata precedente il convegno, ieri, ha avuto luogo una circolazione dimostrativa di veicoli innovativi su gomma ad alta capacità di trasporto. Domani 26 maggio, è organizzata una visita tecnica agli impianti di AMT Genova (ferrovia a cremagliera, funicolari, ascensori): sarà utilizzato per i trasferimenti l'autobus storico di AMT FIAT 418 AC Cameri del 1972. Come da programma, lunedì 30 maggio alle 16 si terrà la conferenza "La trazione elettrica ferroviaria in Italia" a cura dell'ingegner Renzo Marini, ex dirigente delle Ferrovie dello Stato.

Restano confermati gli altri appuntamenti in agenda: visita tecnica alla Ferrovia Genova Casella (17 giugno, data in fase di conferma definitiva); Rimorchiatori Riuniti nel Porto di Genova (data in corso di definizione); lunedì 20 e martedì 21 giugno pp. vv. CSET 2016, seconda edizione della Conferenza Internazionale "Cyber Security for infrastructure of Energy & Transport", Genova – Villa Cambiaso. Saranno conferiti CFP (Crediti Formativi Professionale per Ingegneri); visita agli impianti e rotabili di Fondazione FS (data in corso di definizione); Move.App Expo 2016, Milano 8-12 ottobre 2016.

A La Spezia seminario sull'LNG

LA SPEZIA - L'Autorità portuale di La Spezia e SOS LOGistica hanno organizzato per venerdì prossimo 27 maggio un seminario sui temi connessi alla diffusione dell'LNG (liquified Natural Gas), alle opportunità e alle sfide relative alla tutela ambientale.

I lavori si terranno all'arsenale della Marina Militare con la registrazione dei partecipanti dalle 14 e l'inizio dei lavori alle 14,30 con il saluto del presidente della Port Authority Lorenzo Forcierl. Seguiranno interventi sulle strategie nazionali relative alla diffusione dell'LNG sia in terra che sui porti (Gilberto Dialuce) e sulle prospettive internazionali (Josè Anselmo). Sulle strutture già pronte in terra modererà il dibattito Daniele Testi, presidente di SOS LOGistica. Seguirà dibattito.

Per partecipare, visto l'ambiente militare, occorre registrarsi sul link www.seafuture.it/index.php/visitors.

(ANSA) - LA SPEZIA, 24 MAG - Taglio del nastro questa sera per Seafuture, la manifestazione dedicata alla blue economy, al refitting navale e alle nuove tecnologie che proseguirà sino al 27 maggio all'Arsenale Militare della Spezia. Una rassegna organizzata da Spezia Eps, l'azienda Speciale della Camera di Commercio delle Riviere di Liguria, Marina Militare, con il patrocinio dei Ministeri della Difesa e dello Sviluppo Economico.

Oltre 5000 metri quadri di esposizione in un luogo storico per la difesa e il navale, come l'interno dell'Arsenale militare, dove troveranno spazio stand di aziende ad avanzata tecnologia, 26 Marine Militari, 4 conferenze internazionali, seminari scientifici e un concorso dedicato alle migliori idee di giovani in ambito delle tecnologie del mare e dell'innovazione.

"Abbiamo le carte in regola per diventare Paese di riferimento per il refitting a livello internazionale", ha detto Cristiana Pagni, presidente di La Spezia Eps.

All'inaugurazione presenti anche l'ammiraglio di squadra Giuseppe de Giorgi e il sottosegretario alla Difesa Domenico Rossi che hanno sottolineato il ruolo della Difesa nell'assicurare sicurezza al Paese ma anche attenzione allo sviluppo economico e al futuro del territorio. Domani, tra gli eventi, l'intervento di Sea Shepherd sulla pesca illegale. (ANSA).

Sconti per le navi che inquinano di meno

CIVITAVECCHIA - L'Autorità portuale ha stanziato una somma annua di 150 mila euro per incentivare gli scali di navi aventi le migliori prestazioni ambientali. La somma sarà erogata a quelle navi aderenti al programma Esi (Environmental Ship Index) e a quelle che durante le manovre di accosto/partenza e lo stazionamento in banchina utilizzano gas naturale liquefatto per la produzione energetica a bordo.

È quanto recita il recente decreto del commissario straordinario di Molo Vespucci Pasqualino Monti, relativo agli incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera. Fin dal momento del suo insediamento, il tema ambientale è stato uno degli obiettivi primari per Monti, che continua sulla strada tracciata attraverso molti progetti "green" anche in questo periodo, confermando come sia alta l'attenzione dell'ente su questo aspetto.

L'erogazione della somma stanziata, come si legge nel documento, avverrà attraverso l'applicazione di una scontistica sulla quota fissa imputabile alle navi per lo svolgimento del servizio di raccolta rifiuti di bordo. L'ente corrisponderà a concessionario del servizio ecologico portuale le somme da esso scontate alle diverse navi aderenti al programma Esi, in base al punteggio acquisito finora. Il 5% nella fascia 0.0-30.0, il 10% dal 30.1 al 40.0, il 15% dal 40.1 al 50.0 ed il 30% nella fascia sopra il 50.1.

Per tutte le navi che utilizzano il gas naturale liquefatto, l'ente si farà carico del 60% delle quote fisse inerenti lo stesso servizio di raccolta rifiuti svolto dalla Seport.

Le disposizioni entreranno in vigore a partire dal 1° giugno prossimo e resteranno efficaci fino alla data di emissione di un nuovo decreto con cui venga dichiarato il ripristino della gestione ordinaria.

Guardia Costiera Forum a Napoli sulle Funzioni

ROMA – Il comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera organizzerà a Napoli – presso la Stazione Marittima – con il supporto della Direzione Marittima della Campania, dal 30 giugno al 2 luglio prossimi, il "Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo" (MedCGFF), su specifico mandato della Commissione Europea – Direzione Generale per gli Affari Marittimi e la Pesca (DG MARE).

Il MedCGFF, che nasce da un'iniziativa avviata proprio dalla Guardia Costiera italiana nel 2009 a Genova e proseguita con Marsiglia (Francia 2012), Palma di Maiorca (Spagna 2013) e Vilamoura (Portogallo 2014), è un Forum di dialogo non vincolante, volontario, indipendente ed apolitico che riunisce i rappresentanti delle Istituzioni ed Agenzie con competenze relative a funzioni di Guardia Costiera nell'ambito del bacino del Mediterraneo (Paesi UE ed extra-UE) così come rappresentanti delle Istituzioni europee, di omologhi Forum internazionali di Guardia Costiera ed organizzazioni Internazionali marittime di riferimento.

La Guardia Costiera Italiana, per l'edizione 2016, si propone di massimizzare il rilancio del dialogo all'interno del bacino del Mediterraneo, con particolare riguardo ai rapporti tra la sponda europea ed africana, interessando i rappresentanti di circa 95 Organizzazioni Internazionali tra cui l'Organizzazione Mondiale Marittima (IMO); le Direzioni Generali HOME, MARE, MOVE della Commissione europea; l'Agenzia Europea per il coordinamento e il pattugliamento delle frontiere (FRONTEX); l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA); l'Agenzia Europea di Controllo della Pesca (EFCA); l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO); l'Associazione Internazionale delle Autorità per i Fari e di aiuto alla navigazione (IALA) e la Commissione Generale per la Pesca nel Mediterraneo (GFCM). La scelta del tema cardine del MedCGFF "Mediterranean: Sharing experiences among Coast Guard Functions", propone con forza il termine Condivisione come parola chiave per rilanciare il ruolo strategico ed al contempo storico del Mar Mediterraneo quale luogo di interscambio per la reciproca conoscenza tra le differenti Organizzazioni, tese a renderlo un luogo più sicuro, più pulito, più tutelato.

In particolare, il 1° luglio, nel corso della Conferenza Plenaria del Forum, vedrà altresì la partecipazione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio; il giorno seguente si svolgerà la Cerimonia ufficiale per il Passaggio di Consegna tra la Guardia Costiera Italiana e la Guardia costiera turca, che in tale consesso presenterà formalmente la sua candidatura ad ospitare l'edizione 2017.

Il Forum rappresenta, dunque, un'eccellente occasione per rinforzare la cooperazione tra tutte le agenzie operanti nel Mar Mediterraneo, per questo la Guardia Costiera Italiana si propone di agevolare la cooperazione multilaterale attraverso la condivisione di esperienze e prassi, in modo cooperativo e consensuale per affrontare i cambiamenti che interessano il settore marittimo (protezione dell'ambiente marino e sicurezza della navigazione in primis). L'evento si svolgerà presso la Stazione Marittima peraltro in concomitanza con la "Naples Shipping Week", manifestazione di rilievo internazionale rivolta a tutto il "Cluster Marittimo" ed organizzata dal Propeller Club di Napoli, che si terrà dal 27 giugno al 02 luglio 2016.

Il sito internet ufficiale è: www.mcgff.org.

Ok a Salerno al Piano Regolatore

Nuove capacità di ormeggio, più sicurezza e maggiore integrazione tra porto e città

SALERNO – Nell'ultima riunione il comitato portuale, presieduto dal presidente dell'Autorità Portuale avvocato Andrea Annunziata, ha discusso ed approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale 2016.

L'organo collegiale ha unanimemente condiviso ed adottato l'importante documento, il cui complesso iter di formazione, adozione ed approvazione è stato coordinato dal segretario generale dell'Autorità Portuale di Salerno, dottor Luigi Di Luise.

Il risultato raggiunto dal "Gruppo di lavoro" – dice una nota dell'Authority – costituito dai rappresentanti dell'Autorità Portuale di Salerno e del Comune di Salerno, rappresenta la sintesi di una perfetta cooperazione e collaborazione istituzionale che potrà, ora, proseguire con le ulteriori attività finalizzate al perfezionamento della procedura amministrativa.

SCHEDA TECNICA			
Piano Regolatore Portuale 2016			
Totale superficie operativa di progetto (messa inadempienza per attività)			
Totale superficie operativa di progetto (messa inadempienza per attività)			
1. Ampliamento della banchina di 150 m di lunghezza (M. Ponente)	mq	1' 8 30	
2. Nuovi ormeggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	1' 000	
3. Ampliamento Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
4. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
5. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
6. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
7. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
8. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
9. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
10. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
11. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
12. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
13. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
14. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
15. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
16. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
17. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
18. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
19. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
20. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
21. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
22. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
23. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
24. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
25. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
26. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
27. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
28. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
29. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
30. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
31. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
32. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
33. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
34. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
35. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
36. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
37. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
38. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
39. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
40. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
41. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
42. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
43. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
44. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
45. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
46. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
47. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
48. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
49. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
50. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
51. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
52. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
53. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
54. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
55. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
56. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
57. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
58. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
59. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
60. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
61. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
62. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
63. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
64. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
65. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
66. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
67. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
68. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
69. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
70. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
71. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
72. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
73. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
74. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
75. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
76. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
77. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
78. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
79. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
80. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
81. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
82. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
83. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
84. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
85. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
86. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
87. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
88. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
89. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
90. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
91. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
92. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
93. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
94. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
95. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
96. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
97. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
98. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
99. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	
100. Ampliamento dei ponteggiamenti Molo 1 (area di ampliamento)	mq	12 1 30	

Si è dato l'avvio dei lavori all'inizio del 2014. Due sono state, da allora, le Delibere portate al parere del Comitato Portuale, rispettivamente nel mese di maggio e nel mese di settembre dello stesso anno e, da ultimo, con Delibera n. 23 del 21 aprile u.s., il Consiglio Comunale di Salerno ha formalizzato la sua approvazione.

Le finalità e gli obiettivi principali del Nuovo Piano Regolatore Portuale sono, in estrema sintesi, i seguenti:

a) Razionalizzazione dello specchio acqueo portuale e delle aree operative, ai fini dell'ormeggio delle unità navali e dello stoccaggio e movimentazione delle merci. Ai fini del Piano, l'ambito portuale è stato suddiviso in 6 "aree territoriali omogenee".

b) Aumento – pur nell'ambito dei limiti fisici dello specchio acqueo portuale – della capacità di ormeggio dello scalo marittimo. Il documento programmatico prevede infatti: • il raddoppio del Molo Manfredi • l'ampliamento ed il prolungamento del Molo Ponente • l'ampliamento del Molo Trapezio • l'ampliamento del Molo 3 gennaio.

c) Razionalizzazione ed accorpamento degli ormeggi delle unità navali dei servizi tecnico-nautici. In testata della futura configurazione del Molo di Ponente è stata prevista una darsena di servizio da destinare alle unità navali in uso ai servizi tecnico-nautici.

- segue

d) Miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione in ambito portuale. Il Piano prevede in Testata Molo sottoflutto, nelle immediate adiacenze della darsena di servizio, la realizzazione di una torre di controllo per i piloti. Tale infrastruttura, unitamente all'allargamento dell'imboccatura (intervento peraltro già appaltato), garantirà un ulteriore aumento della sicurezza della navigazione in Porto con specifico riferimento alle manovre di ingresso ed uscita delle navi.

e) Completamento e perfezionamento del processo di integrazione porto/città. Cosiddetta Vecchia Darsena e Banchina Manfredi. Il documento di programmazione, per la Vecchia Darsena, esclude le attività direttamente riconducibili all'ormeggio di unità navali e/o alla movimentazione di merci, confermando nel contempo lo svolgimento di quelle attività che hanno sempre avuto sede in quel sito (pesca, attività sportive, diporto e piccola cantieristica).

Nel contempo il Molo Manfredi (Nuovo Polo Crocieristico), già nell'attuale configurazione, ma ancor di più nella futura, rappresenta la cerniera tra il porto e la città.

Per tali ambiti, ovvero la cosiddetta Vecchia Darsena e l'area Polo Crocieristico, il piano ha confermato il ricorso all'istituto della co-pianificazione tra Autorità Portuale e Comune di Salerno. Con un allungamento di circa 700 ml per 50 ml di larghezza, il Molo Manfredi occuperà, in totale, una lunghezza di circa 1350 m, diventando un vero e proprio prolungamento del lungomare di Salerno, impreziosito dalle ombre d'artista, da giardini e da importanti testimonianze dell'artigianato locale, quale la pregiata ceramica.

Con il gioiello realizzato da Zaha Hadid, il Polo Crocieristico consentirà di ormeggiare fino a cinque navi, con una previsione di oltre diecimila turisti al giorno.

Mentre il Porto di Taranto è vuoto, Livorno ride. E ringrazia.

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 23 maggio - 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', (per la precisione dal 17 febbraio scorso, data consegna lavori) hanno consentito di dragare circa 700 mila metri cubi di sedimenti, praticamente nove mila metri cubi al giorno, intervento che ha consentito di aggiungere un nuovo accosto alla darsena, il 15E, in seguito al banchinamento realizzato lo scorso anno. "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". 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'APL, 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". A Taranto il commissario dell'Autorità Portuale, Sergio Prete si agita a più non posso pur di riottenere un eventuale immeritata riconferma vendendo fumo ai soliti giornalisti "amici" poco propensi ad informarsi e documentarsi prima di scrivere a notizie ed articoli che offendono il diritto all'informazione dei propri lettori, dimenticando le evidenti responsabilità di Prete nella mala gestione del Porto da cui sono scappati letteralmente tutti gli operatori. Giusto per dare alcuni dati, il traffico merci è cresciuto nei porti italiani. +3,7% le tonnellate movimentate delle merci in transito nei porti italiani con 57,1 milioni di tonnellate, volume delle merci movimentate nel porto di Trieste nel 2015, il primo in Italia per transito merci. Il sistema portuale italiano ha avuto un andamento stabile nel 2015, nonostante gli scali commissariati e intere tipologie di traffico azzerate (leggasi Taranto!). I 12 porti italiani presi in esame da Assoporti e dall'Autorità portuale di Livorno, hanno rivelato un aumento del 3,7% delle tonnellate di

merci movimentate rispetto al 2014 (262,3 milioni i volumi totali). I porti italiani dove la movimentazione merci ha subito un miglioramento sono: Livorno , con 32,7 milioni di tonnellate (+15,4%), Venezia, con 25,1 milioni (+15,3%), **Palermo**, con 6,8 milioni di tonnellate (+10,2%). o po un 2015 negativo , che ha visto il traffico letteralmente crollare del 19 per cento sul 2014 e con una perdita secca di 5,289 milioni di tonnellate di merci, come rende noto il sito specializzato sui porti, www.themeditelegraph.com, i dati del primo trimestre 2016, confrontati con l' analogo periodo del 2015 e diffusi oggi dall' **Autorità portuale**, tracciano uno scenario più confortante: il totale delle merci movimentate tra sbarchi e imbarchi segna, nei tre mesi, più 12,6 per cento , pari a 654.101 tonnellate. Nel dettaglio, gli sbarchi sono aumentati del 15,6 mentre gli imbarchi del 7,8. Traina la ripresa, lo sbarco delle rinfuse solide, cresciuto nel trimestre del 18,6 per cento, pari a 490.935 tonnellate , il che è anche collegato ad un inizio di assestamento, dopo gli ultimi anni difficili per le note vicende giudiziarie e ambientali, dell' l'iva di Taranto, sempre nel trimestre, sono state movimentate 411.567 tonnellate in più di rinfuse solide, pari al 13,7. E bene sono andate anche le merci varie: più 20 per cento, 200.969 tonnellate di incremento. Anche il traffico delle navi segna un aumento nei tre mesi considerati: più 2,7 per cento, equivalente a 498 unità, essendo il terminal container inattivo da oltre un anno, cioè da quando la società Tct , concessionaria dell' infrastruttura e che aveva Evergreen tra i suoi azionisti, prima si è disimpegnata dal porto e poi, a giugno scorso, ha messo in liquidazione la stessa società per i ritardi dei lavori previsti nel porto ritardati dall' **Autorità Portuale** di Taranto presieduta dall' Avv. Prete . Alla fine della cassa integrazione, sono partite le prime lettere che preavvisano la mobilità per i 539 lavoratori del Taranto Container Terminal, società in liquidazione da quasi un anno. Nel giugno 2015, la società che gestiva il Molo Polisettoriale del porto di Taranto, l' unico terminal container della città, è stata posta in liquidazione dai suoi soci Evergreen e Hutchinson . E quindi i 539 dipendenti sono entrati in cassa integrazione , che terminerà l' 11 settembre 2016. Per evitare la mobilità nei mesi scorsi i sindacati hanno avviato una vertenza, che sembra arenata con il mancato accordo del 9 maggio davanti al Servizio Controversie Collettive della Provincia di Taranto. In questi giorni i lavoratori della TCT segnalano che stanno arrivando le prime lettere che prospettano il licenziamento alla scadenza della cassa integrazione, è stato l' Anello di S. Cataldo assegnato per l' edizione 2016 dagli organizzatori e cioè , dal sindacato CISL e dalla sua "controllata" associazione di consumatori nei primi giorni in prossimità dei festeggiamenti di San Cataldo del Patrono della Città di Taranto, e consegnata ogni anno a persone o realtà sociali che (teoricamente) si contraddistinguono con la loro opera, a favore del bene della comunità in generale e/o di quello dei cittadini intesi, in particolare, come consumatori, proprio a Sergio Prete , Commissario straordinario dell' **Autorità Portuale** di Taranto con questa motivazione che definire ridicola è dir poco: " Prete è una figura importante per l' economia tarantina. A lui riconosciamo l' impegno profuso per la comunità ", ha detto Antonio Bosco , Presidente Adiconsum Taranto Brindisi , al cui coro si è unito Antonio Castellucci , Segretario Generale Cisl Taranto Brindisi che ha aggiunto " Abbiamo constatato che il Porto può essere un volano per lo sviluppo del territorio, dunque abbiamo bisogno di persone come lui, capaci di programmare e concretizzare idee e progetti. Prete sta dimostrando, dal giorno del suo insediamento all' **Autorità Portuale** di essere una persona di grande equilibrio istituzionale e di competenza. Sa ascoltare il territorio e sa essere un ponte di collegamento tra il governo nazionale e la città. Prete ha dato prova della sua concreta volontà di risolvere la vertenza Tct e rilanciare lo sviluppo turistico" .. visto che dal prossimo settembre, cioè fra 3 mesi, 539 dipendenti resteranno per la strada senza un lavoro , e come si possa affermare che Prete " è una figura importante per l' economia tarantina. A lui riconosciamo l' impegno profuso per la comunità". Qualcuno informi questi signori sindacalisti che neanche un euro di oltre 400 milioni di euro di appalti assegnati dall' **Autorità Portuale** è finito nella casse di un' impresa tarantina , e che l' arrivo (previsto per il 2017) di alcune navi crociera turistiche è grazie soltanto all' attivismo ed impegno dello Ionian Consortium Shipping e non certo grazie al "commissario" Prete , che di turismo conosce a stento gli orari dei treni ed aerei per Roma, dove si reca molto spesso per frequentare i corridoi della segreteria del Ministro Delrio, alla ricerca di una riconferma. Ma sulla stampa tarantina tutto ciò non lo leggerete mai. Chissà come mai

Il primo socio Telecom

L'offerta di Bolloré per le navi Ilva e i container di Taranto

milano Nella partita dell' Ilva scende in campo Vincent Bolloré. L' imprenditore francese - attraverso la controllata Saga Italia - ha manifestato interesse per Ilva Servizi Marittimi spa, una delle sette controllate del gruppo Ilva. Per la precisione, Saga Italia si è aggregata a Ionian Shipping Consortium, un consorzio di operatori del porto di Taranto che aveva presentato la manifestazione d' interesse a febbraio scorso (il 23 maggio a mezzanotte scadevano i termini entro cui i soggetti che non avevano manifestato interesse potevano farlo mettendosi in cordata con chi si fosse già fatto avanti). La società Ilva Servizi Marittimi gestisce la flotta del gruppo, composta da un cargo, la Very Large Ore Carrier Gemma, e da quattro spintori e otto chiatte. Non è escluso che nelle prossime settimane anche Bolloré possa accodarsi alla cordata che si coagulerà intorno a Cassa depositi e prestiti che per ora annovera la Delfin di Leonardo Del Vecchio: i due partner finanziari avranno il tempo di scegliere e di supportare la cordata ritenuta di maggior successo tra ArcelorMittal da una parte ed Erdemir e (probabilmente) Arvedi dall' altra. Di certo l' interesse di Bolloré - che in Italia, con Vivendi, controlla quasi il 25% di Telecom e ha di recente stratto un accordo per l' acquisto di Mediaset Premium - per la flotta Ilva che fa perno su Taranto sancisce anche l' interesse per il porto pugliese.

Tanto più che alla scadenza di aprile scorso Saga Italia ha partecipato al bando dell' Autorità portuale di Taranto per riattivare il Terminal container dopo il disimpegno di Evergreen. Saga Italia partecipa al consorzio «Ulisse» con la stessa Ionian Shipping e altri due partner locali, Taranto Iniziative produttive e Tecnomec Engineering: a inizio giugno sarà chiamata dall' Autorità portuale a formulare un' offerta insieme all' unico concorrente, Italcave, e l' operazione dovrebbe chiudersi entro il 30 giugno. Tra un mese, quindi, Bolloré potrebbe sbarcare a Taranto su due fronti: Ilva e Terminal container.

Michelangelo Borrillo @MicBorrillo.

Un coordinamento permanente per favorire uno sviluppo comune

Firmato a Marsala il protocollo d'intesa per l'Area vasta della Sicilia Occidentale

Due ministeri (Ambiente e Infrastrutture), otto comuni (Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetro Erice e Alcamo), l'AnciSicilia, le due società che gestiscono gli aeroporti di Trapani e Palermo (Airgest e Gesap), l'Amat, l'Autorità portuale e la Direzione marittima di Palermo hanno sottoscritto, nei giorni scorsi, il protocollo che dà il via alla cosiddetta Area vasta della Sicilia occidentale.

Dopo l'abolizione delle Province, e in assenza di alternative percorribili, i sindaci hanno preso, con questo nuovo protocollo d'intesa, l'iniziativa di costituire un coordinamento permanente per valutare insieme iniziative che garantiscano la promozione e lo sviluppo della mobilità sostenibile, delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica di persone e merci in Area Vasta, anche allo scopo di valorizzare le attività culturali e il turismo quali fattori di crescita economica del territorio e per i tanti servizi essenziali per le comunità di riferimento.

"Con questo protocollo - hanno spiegato Leoluca Orlando e Mario Emanuele Alvano, rispettivamente presidente e segretario generale dell'AnciSicilia - si inaugura un grande cantiere di innovazione che trova nuovi terreni di lavoro nella cooperazione fra sette

comuni della nostra Isola. La sfida che assumiamo guarda al futuro e definisce un sostanziale cambiamento nell'innovazione istituzionale e nello sviluppo integrato dei territori come motore di crescita della Sicilia".

"Questa iniziativa - hanno concluso Orlando e Alvano - si aggiunge all'Avviso pubblico per la costituzione di partenariati e per facilitare l'accesso ai fondi comunitari che la nostra Associazione ha attivato nei giorni scorsi, con l'obiettivo di avviare una procedura finalizzata a garantire la massimizzazione delle ricadute economiche sul territorio siciliano prendendo in considerazione le potenzialità e le esigenze locali e considerando alcune priorità tematiche come la salvaguardia delle risorse ambientali, la tutela del paesaggio, la promozione dell'occupazione e dello sviluppo urbano e territoriale integrato sostenibile passando per la valorizzazione dei nostri beni culturali e naturalistici e per lo sviluppo tecnologico e turistico. Sarà, di fatto, uno strumento finalizzato a promuovere lo sviluppo locale e

territoriale attraverso un'azione di tipo partecipativo".

I Comuni che hanno sottoscritto il protocollo d'intesa non solo creeranno con gli altri partner un tavolo tecnico interistituzionale, ma "faranno rete" con l'obiettivo di utilizzare fondi della programmazione comunitaria 2014-2020, al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini e dei soggetti del territorio.

I firmatari del protocollo si sono anche impegnati a rendere coerenti i propri strumenti di programmazione, pianificazione strategica e regolativa con i risultati del suddetto Tavolo partenariale.

INCHIESTA PETROLI. Il ministro risponde ai pm sull' **Autorità** del porto di Augusta

Delrio: «Nessuna pressione per la nomina di Cozzo»

OOO «Non ho ricevuto alcuna pressione per la nomina di Alberto Cozzo a presidente dell' **Autorità portuale** di Augusta»: Graziano Delrio ha ribadito ai pm di Potenza che lo hanno ascoltato ieri a Roma, quello che aveva già sostenuto alla Camera e in diverse occasioni pubbliche. Il ministro delle Infrastrutture è arrivato da solo in bicicletta alla sede della Dna, dove c' erano ad attenderlo il procuratore Luigi Gay, l' aggiunto Francesco Basentini, il pm Laura Triassi, il sostituto della Dna Elisabetta Pugliese e il capo della squadra mobile di Potenza, Carlo Pagano. Dopo aver chiuso le indagini sulle attività del Centro Oli dell' Eni in Val d' Agri e sulla costruzione del Centro Oli della Total a Corleto Perticara, i magistrati vogliono ora approfondire il filone siciliano, quello con al centro gli interessi della presunta cricca capeggiata da Gianluca Gemelli sul porto di Augusta dove il petrolio lucano avrebbe dovuto essere stoccato e poi rivenduto. Secondo le indagini, per la realizzazione di questo progetto, era fondamentale per la cricca la riconferma alla guida dell' autorità **portuale** dell' avvocato Alberto Cozzo da parte del ministro Delrio. Cosa che poi effettivamente avvenne.

«Ho risposto a tutte le domande ha detto il ministro -. Sono sereno e collaborativo, come sempre». Ai magistrati, Delrio ha anche spiegato il perché non ci fu alcuna pressione su quella nomina: Cozzo «non l' ho nominato ma l' ho trovato». E siccome è in corso una riforma della governance **portuale** che cambia completamente il sistema, «in tutte le **Autorità** laddove non vi fossero gravissimi problemi di conflitto, abbiamo confermato le persone esistenti o sostituite con i comandanti delle Capitanerie di Porto».

L' iter della riforma dovrebbe concludersi a breve e il 16 maggio scorso lo stesso Delrio ha nominato il capitano di vascello Antonio Donato, comandante della capitaneria di porto di Augusta, commissario straordinario dell' **Autorità portuale** al posto proprio di Cozzo, che ha concluso il suo mandato.

Nel corso dell' audizione i magistrati hanno fatto ascoltare a Delrio anche alcune intercettazioni. Tra queste, quella del maggio del 2015 tra Nicola Colicchi e il capo di Stato Maggiore della Marina Giuseppe De Giorgi nella quale il primo, scrivono gli investigatori negli atti dell' inchiesta, riferiva «cosa era riuscito ad ottenere Lo Bello (il vicepresidente di Confindustria, indagato, che sarà sentito domani a Potenza) dal ministro Delrio a proposito della nomina di Cozzo». «Sono tutte cose inventate da Lo Bello» avrebbe detto ai magistrati Delrio, che già in pubblico aveva affermato di «non aver previsto né stracciato» alcun decreto di nomina, alternativo alla proroga per sei mesi di Cozzo. «Stimo troppo il

L'inchiesta

Delrio sentito dai magistrati di Potenza: non ho subito pressioni

ROMA La nomina del presidente dell' **Autorità portuale** di Augusta «fu regolare, non ho subito alcuna pressione». Lo ripete il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio (nella foto Ansa) davanti ai magistrati di Potenza, in trasferta a Roma per interrogarlo come persona informata sui fatti.

L'inchiesta è quella sugli affari legati al petrolio che vede tra i principali indagati Gianluca Gemelli, il compagno dell'ex ministro Federica Guidi.

L'appuntamento è alle 15 nella sede della Direzione nazionale antimafia. Delrio arriva in bici, prima di entrare annuncia: «Sarò collaborativo». Lo conferma un'ora e mezza dopo, quando lascia gli uffici giudiziari e ripete di non essere stato destinatario di alcuna sollecitazione sulla scelta dell'avvocato Alberto Cozzo al vertice dell' **Autorità**: «Ho risposto a tutte le domande».

Nel corso di alcune telefonate intercettate era stato il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello a rassicurare di aver saputo che Cozzo sarebbe stato confermato «perché è stato strappato l'altro decreto».

Il ministro nelle scorse settimane aveva negato la circostanza: «Avrò visto Lo Bello due volte, non mi ha parlato di quella vicenda». Lo ha ripetuto ieri di fronte ai pubblici ministeri e ha

aggiunto: «Cozzo non l'ho nominato ma l'ho trovato. In tutte le **Autorità** laddove non vi fossero gravissimi problemi di conflitto, abbiamo confermato le persone esistenti o sostituite con i comandanti delle Capitanerie di **Porto**». Delrio avrebbe accusato Lo Bello di aver «inventato» la circostanza di aver influito su di lui. «Stimo troppo il ministro, ma non mi sono inventato nulla» ha replicato il vicepresidente di Confindustria. E oggi toccherà proprio a lui rispondere alla contestazione di aver fatto parte di quel gruppo che mirava ad ottenere appalti proprio nel porto di Augusta e per questo avrebbe cercato di influire su chi aveva poi il potere di prendere decisioni. Il ministro avrebbe anche chiarito che la scelta di Cozzo «non è stata una conseguenza dell'incontro con il vicepresidente di Confindustria, poiché la nomina fu formalizzata e trasmessa alla Regione Sicilia la mattina, mentre l'incontro con Lo Bello ci fu nel tardo pomeriggio».

Inchiesta petrolio: il ministro ascoltato dai pm di Potenza

Delrio: non ho ricevuto pressioni per la nomina di Alberto Cozzo

«Ho risposto a tutte le domande. Sereno e collaborativo, come sempre»

«Non ho ricevuto alcuna pressione» per la nomina di Alberto Cozzo a presidente dell'Autorità portuale di Augusta: Graziano Delrio ha ribadito ai pm di Potenza che lo hanno ascoltato ieri a Roma, quello che aveva già sostenuto alla Camera e in diverse occasioni pubbliche.

Il ministro delle Infrastrutture è arrivato da solo in bicicletta alla sede della Dna, dove c' erano ad attenderlo il procuratore Luigi Gay, l' aggiunto Francesco Basentini, il pm Laura Triassi, il sostituto della Dna Elisabetta Pugliese e il capo della squadra mobile di Potenza Carlo Pagano. Dopo aver chiuso le indagini sulle attività del Centro Oli dell' Eni in Val d' Agri e sulla costruzione del Centro Oli della Total a Corleto Perticara, i magistrati vogliono ora approfondire il filone siciliano, quello con al centro gli interessi della presunta cricca capeggiata da Gianluca Gemelli sul porto di Augusta dove il petrolio lucano avrebbe dovuto essere stoccato e poi rivenduto. Secondo le indagini, per la realizzazione di questo progetto, era fondamentale per la cricca la riconferma alla guida dell' autorità portuale dell' avvocato Alberto Cozzo da parte del ministro Delrio. Cosa che poi effettivamente avvenne.

«Ho risposto a tutte le domande - ha detto il ministro al termine dell' audizione, durata non più di un' ora e mezza - Sono sereno e collaborativo, come sempre». Ai magistrati, Delrio ha anche spiegato il perché non ci fu alcuna pressione su quella nomina, ribadendo quanto aveva già detto pubblicamente in Parlamento: Cozzo «non l' ho nominato ma l' ho trovato». E siccome è in corso una riforma della governance portuale che cambia completamente il sistema, «in tutte le Autorità laddove non vi fossero gravissimi problemi di conflitto, abbiamo confermato le persone esistenti o sostituite con i comandanti delle Capitanerie di Porto». L' iter della riforma dovrebbe concludersi a breve e il 16 maggio scorso lo stesso Delrio ha nominato il capitano di vascello Antonio Donato, comandante della capitaneria di porto di Augusta, commissario straordinario dell' Autorità portuale al posto proprio di Cozzo, che ha concluso il suo mandato.

Nel corso dell' audizione i magistrati hanno fatto ascoltare a Delrio anche alcune intercettazioni. Tra queste, quella del maggio del 2015 tra Nicola Colicchi e il capo di Stato Maggiore della Marina Giuseppe De Giorgi nella quale il primo, scrivono gli investigatori negli atti dell' inchiesta, riferiva «cosa era riuscito ad ottenere Lo Bello (il vicepresidente di Confindustria, indagato, che sarà sentito domani a Potenza) dal ministro Delrio a proposito della nomina di Cozzo». 3.

Inchiesta di Potenza. Il filone sul porto di Augusta

Delrio sentito dai pm: «Nessuna pressione sull'autorità portuale»

Ancora interrogatori e audizioni nell'inchiesta sugli affari legati al petrolio coordinata dalla procura di Potenza. Ieri i pm Laura Triassi e Francesco Basentino hanno ascoltato il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, come persona informata dei fatti.

L'obiettivo degli inquirenti è ricostruire la rete di relazioni personali e politiche che hanno portato al presunto reato di traffico illecito di influenze, la principale accusa dell'inchiesta. Il filone per il quale è stato sentito Delrio è quello relativo allo sviluppo imprenditoriale nel porto di Augusta (Siracusa), per il quale Gianluca Gemelli, uno dei principali indagati e compagno dell'ex ministra alle Attività produttive Federica Guidi (dimessasi dopo l'avvio dell'inchiesta pur come parte lesa), avrebbe tentato di imporre la propria società di ingegneria per eventuali lavori, sfruttando la vicinanza con Alberto Cozzo, commissario dell'autorità portuale.

Secondo la ricostruzione degli inquirenti Gemelli avrebbe dunque usato il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello (nell'inchiesta tirato in ballo in qualità di presidente della Camera di commercio di Siracusa) per fare pressioni sul ministro Delrio affinché Cozzo venisse riconfermato. Riconferma che poi è avvenuta.

Ma che, secondo Delrio, non ha nulla a che fare con il reato di traffico di influenze: «Cozzo l'ho trovato, non l'ho scelto io, e l'ho riconfermato sapendo che presto una nuova riforma modificherà la governance del sistema portuale». Il ministro ha dunque sottolineato ai procuratori di Potenza di non aver ricevuto «alcuna pressione».

Nel corso dell'audizione, inoltre, i magistrati hanno fatto ascoltare al ministro alcune intercettazioni del maggio 2015 tra il presunto lobbista Nicola Colicchi e l'allora capo di Stato maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi, entrambi indagati nel procedimento.

Stando al contenuto della telefonata, riportata negli atti d'indagine della squadra mobile di Potenza, al comando di Carlo Pagano, Colicchi riferisce «cosa era riuscito a ottenere Lo Bello dal ministro Delrio a proposito della nomina di Cozzo». Colicchi, in particolare, afferma: «Allora c'era un'indicazione di quel genere che ti ho detto, io...

posso dirti una cosa... è andato il nostro amico Ivan, che a quel punto senza dir nulla gli ha detto

- segue

"guarda, state facendo una stupidaggine, non va bene", lui ha chiamato la struttura, ha chiamato il vice capo di gabinetto, gli ha detto "strappate quello che avete fatto, preparate in questi termini" e la mattina successiva è uscita, quindi ieri mattina è uscita... il provvedimento di proroga per sei mesi capito». Ricostruzione smentita da Delrio, il quale ha puntualizzato di «non aver previsto né stracciato» alcun decreto di nomina diverso da quello dalla proroga semestrale per Cozzo affermando inoltre che si tratta di «un' invenzione di Lo Bello». Per i pm e il dirigente della Squadra mobile si tratta della terza "trasferta" nella capitale: il 4 aprile hanno ascoltato il ministro Maria Elena Boschi, e il 10 maggio il sottosegretario Claudio De Vincenti.

Oggi a Potenza verrà interrogato Lo Bello, indagato per traffico illecito di influenze e abuso d' ufficio che ieri ha precisato su quanto riportato da Delrio al pm: «Stimo troppo il ministro ma non mi sono inventato nulla. Non ho sponsorizzato nomine e non ho neanche parlato di decreti stracciati».

L' INCHIESTA PETROLIO

Delrio ai pm "Mai pressioni da Lo Bello"

POTENZA. «Nessuna pressione». Lo ha ribadito anche ieri, di fronte ai pm di Potenza, il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, sentito come persona informata dei fatti nell' ambito dell' inchiesta sull' affare siciliano della "cricca" di Gianluca Gemelli. Delrio, arrivato in bici nella sede della Direzione nazionale antimafia, ha parlato di "invenzioni" del vice presidente di Confindustria Ivan Lo Bello, indagato per associazione a delinquere e traffico illecito di influenze per avergli suggerito la proroga del commissario portuale di Augusta.

Lo Bello, ieri sera, è intervenuto per affermare: "Stimo troppo il ministro Delrio, ma non mi sono inventato nulla, non ho sponsorizzato nomine».

Il ministro ascoltato dai pm sul caso di Augusta «Lo Bello ha inventato tutto»

E oggi sarà sentito il presidente di Unioncamere

Avrei strappato il decreto di nomina alternativo a quello della conferma di Cozzo?

Sono invenzioni di Lo Bello». Avrebbe commentato così l'intercettazione telefonica in cui due componenti della cricca ricostruivano come l'intervento del presidente di Unioncamere avrebbe evitato la sostituzione dell'avvocato catanese alla guida dell'Autorità portuale di Augusta. È uno dei passaggi dell'audizione di Graziano Delrio, terzo ministro (dopo Guidi e Boschi) a essere ascoltato dai pm di Potenza che indagano sullo scandalo petroli in Basilicata.

Delrio ha confermato tutto quello che, nelle scorse settimane aveva ribadito. E cioè che non ha mai subito pressioni per la nomina di Alberto Cozzo a presidente dell'Autorità portuale di Augusta. Che quel commissario lo aveva trovato già al momento del suo insediamento al ministero delle Infrastrutture e che non lo ha sostituito solo perché era in corso la riforma della governance portuale che cambia completamente il sistema e «in tutte le Autorità laddove non vi fossero gravissimi problemi di conflitto, abbiamo confermato le persone esistenti o sostituite con i comandanti delle Capitanerie di Porto». Nessun favore

dunque a quelli del quartierino (come li ha definiti l'ex ministro dello Sviluppo economico Federica Guidi), alla cricca, che ha il suo protagonista principale nell'imprenditore Gianluca Gemelli (ex compagno di Guidi) che proprio su Augusta concentrava i suoi interessi.

Il ministro delle Infrastrutture è arrivato da solo in bicicletta alla sede della Dna, dove c'era ad attenderlo il procuratore Luigi Gay, l'aggiunto Francesco Basentini, il pm Laura Triassi, il sostituto della Dna Elisabetta Pugliese e il capo della squadra mobile di Potenza Carlo Pagano. Dopo aver chiuso le indagini sulle attività del Centro Oli del l'Eni in Val d'Agri e sulla costruzione del Centro Oli della Total a Corleto Perticara, i magistrati vogliono ora approfondire il filone siciliano, quello con al centro gli interessi della presunta cricca capeggiata da Gianluca Gemelli sul porto di Augusta dove il petrolio lucano avrebbe dovuto essere stoccato e poi rivenduto.

Secondo le indagini, per la realizzazione di questo progetto, era fondamentale per la cricca la riconferma alla guida dell'autorità portuale dell'avvocato Alberto Cozzo da parte del ministro Delrio. Cosa che poi effettivamente avvenne.

Dragaggio e ripascimento dell' arenile: difficoltà per gli scogli

UNA FASE DERIPASCIMENTO DELL'

ARENILE GIARDINI. Piccola variazione di programma nel corso degli interventi di dragaggio del porto di Schisò e ripascimento dell' arenile a salvaguardia del lungomare Naxos-Tysandros. Mentre gran parte della sabbia è già stata posizionata lungo il litorale dal pontone che dopo aver prelevato il materiale dai fondali dell' area portuale la depositava a riva, andando verso la zona di Tysandros è stata riscontrata l' impossibilità dell' imponente mezzo di raggiungere la parte sottostante il muretto per la presenza delle rocce. Una circostanza che ha reso necessaria una lieve modifica al programma di deposito che non comporterà stravolgimenti. Il pontone, dopo aver «imbarcato» la sabbia dalla rada di Schisò si dirigerà verso la costa, depositando la sabbia fino al punto in cui riuscirà ad arrivare. Dunque, entreranno in azione gli escavatori che prenderanno la sabbia accatastata a montagnette e la spianeranno.

L' eventualità che ciò potesse verificarsi era stata presa in considerazione e quindi non è stato difficile cambiare le modalità di intervento, con l' unica aggravante di un potenziale rallentamento nel cronoprogramma,

facilmente superabile dal fatto che la ditta che sta eseguendo gli interventi si è impegnata ad intensificare i viaggi giornalieri dall' area portuale al lungomare, aggiungendo un ulteriore viaggio ai 4 giornalieri. «Le operazioni di dragaggio procedono come preventivato - ha detto il direttore dei lavori, Adolfo Veroux - la sabbia è perfetta - e riteniamo che tutto possa concludersi entro i termini stimati in modo tale da consegnare la spiaggia fruibile a metà giugno. Intanto, una parte di spiaggia ricostituita è già ben visibile dal muretto che costeggia il lungomare. Uno spettacolo bello macchiato dall' inciviltà delle persone che non hanno perso tempo a gettare sulla sabbia appena collocata cicche di sigarette, bottigliette, lattine e cartacce nonostante la presenza di cestini portarifiuti sul marciapiedi.

Intanto, prosegue lo studio dell' Amministrazione che si sta avvalendo di tecnici ed esperti per apportare un' eventuale variante per l' ultimo stralcio del progetto della barriera soffolta adottando una soluzione più vantaggiosa per riuscire a trattenere il più a lungo possibile la sabbia trasferita lungo la costa.

(ANSA) - RAGUSA, 24 MAG - Il Porto di Marina di Ragusa al centro del Mediterraneo per un'iniziativa di pace e di solidarietà. Carica di messaggi di speranza, di pace e di vita stamattina è infatti salpata dal porto siciliano l'Arca dei Pacifici. In contemporanea una stessa imbarcazione è partita dal porto di Gaza in Palestina. Un'iniziativa nel segno della solidarietà e del dialogo, ospitata dal Porto di Marina e promossa dall'Istituto comprensivo "Vann'Antò" del capoluogo. Il progetto, per quanto riguarda la parte italiana, è stato curato dall'istituto ibleo in collaborazione con la Ong "Vento di Terra" di Rozzano, mentre per quanto riguarda la parte palestinese dalla scuola "Terra dei Bambini" e dallo staff di "Vento di Terra". Emozionati gli studenti e i genitori che stamani hanno partecipato alla cerimonia, alla presenza del preside Rosario Pitrolo e di un funzionario europeo.

L'imbarcazione è stata accompagnata fuori dal porto dal gruppo della Protezione civile del comune di Ragusa che l'ha scortata fino al largo, in direzione Sud. A bordo tantissimi messaggi di pace, di apertura al dialogo, di affetto e vicinanza, ma anche sagome umane a rappresentare simbolicamente il gemellaggio tra le due scuole, iniziato già nel marzo scorso. "Un'esperienza emozionante e arricchente perché il mare è un simbolo di pace e di di vita", affermano gli organizzatori. (ANSA).

Porto di Capodistria, profitti in salita del 15%

Capodistria - Nel primo trimestre dell'anno Ii introiti delle vendite sono aumentati del 14%.



Capodistria - Il porto di Capodistria ha registrato 12 milioni di euro di profitti netti nel primo trimestre del 2016. Si tratta di un aumento del 15% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Gli introiti delle vendite sono aumentati del 14% nello stesso periodo, raggiungendo un totale di 51 milioni, mentre il totale dei Trasbordi è aumentato dell'11%.

Federagenti, cambio della guardia

TRAPANI Dalla 67ma assemblea Federagenti un tributo unanime di stima a Michele Pappalardo presidente a fine doppio mandato che ha lasciato al genovese Gian Enzo Duci il timone del comando per essere riuscito a compattare la categoria in un periodo difficile dato dalla crisi, dalla concentrazione delle compagnie e dal calo dei noli. Un settore a rischio scomparsa in uno scenario monopolizzato dai grandi operatori che ha saputo adattarsi e ridisegnare il suo ruolo professionale allargando i confini delle competenze ed azioni. Pappalardo ha creduto nel potere della comunicazione creando, insieme ad altre associazioni, occasioni di confronto per accendere i riflettori sulla categoria e sul mondo marittimo fino ad allora considerato, nei fatti, marginale, dalla politica e dal governo ottenendo attenzione su temi fondamentali. A Pappalardo va anche il merito ha detto Enrico Pujia, direttore generale del MIT di aver ridato slancio ai megayacht sulle coste italiane. Problemi ne rimangono naturalmente ed il presidente uscente ne ha elencati alcuni quali i possibili ritardi sul percorso della legge di riforma, la modalità della scelta dei presidenti delle AdSP, lo spazio che sarà lasciato al ruolo degli operatori nel nuovo assetto della governance dei porti, ma ha concluso con un monito: peggio delle scelte sbagliate è il non scegliere ed il rinviare, per cui occorre dirimere in fretta temi come le grandi navi a Venezia, il ritardo dei piani regolatori, il completamento delle grandi opere infrastrutturali. E su questi punti Luigi Merlo, consulente del ministro Delno, ha rassicurato che la Riforma è all'interno di un disegno complessivo che ritiene centrale la portualità nella strategia logistica del paese e che per la sua maggiore competitività punta sulla revisione totale della infrastrutturazione. Il lavoro del dirigente del Mit Ennio Cascetta va in questo senso e porterà ad una rigida selezione dei progetti logistici al cui termine resteranno i soli coerenti con le necessità di sviluppo nazionale e la cui realizzazione sarà agevolata dal nuovo codice degli appalti. Sull'argomento della pesatura dei contenitori fondamentale per la sicurezza delle grandi navi ha aggiornato i presenti sugli ampi spazi di operatività lasciati dal decreto attuativo dell'ammiraglio Melone (un anno di applicazione sperimentale) e dal lavoro in corso di un gruppo, cui partecipa anche Federagenti, creato per elaborare la circolare attuativa che chiarirà molti aspetti operativi. Sullo stato dell'arte e le tempistiche della Riforma (di cui abbiamo in parte già parlato nel nostro numero di sabato grazie ad una sua anticipazione al nostro giornale) Luigi Merlo ha informato la platea che sono al lavoro 5 commissioni (Camera-Senato dei Trasporti, Bilancio e Semplificazione) che dovranno esprimersi entro il 17 luglio e che entro luglio il Consiglio dei ministri darà il parere definitivo;

- segue

entro lo stesso periodo quindi sarà in vigore il decreto e si potrà procedere con le nomine dei presidenti. Seguiranno poi le diverse norme di attuazione ed è previsto anche un DPCM per la richiesta dei 36 mesi (su questo andrà considerato anche il parere dato dal Consiglio di Stato), occorrerà un decreto attuativo per lo sportello unico (funzionari del MIT sono già al lavoro con le agenzie delle dogane ed altri soggetti interessati), ed una prima riunione con tutte le associazioni è prevista in questa settimana per un confronto sullo strumento regolamentatore che gestirà il tavolo di partenariato. Questo tavolo consentirà agli operatori di essere maggiormente dentro le scelte ha assicurato rimanendo fuori dagli atti amministrativi che competono solo alla P.A., superando l'anomalia e l'inefficacia dei Comitati Portuali. Altro decreto attuativo riguarda il tavolo di coordinamento per la regia nazionale della politica programmatoria. Merlo si è anche dichiarato fiducioso in una soluzione del problema delle grandi navi a Venezia, limite che incide negativamente su tutti i traffici crocieristici dell'Adriatico ed anche su quelli siciliani e frena l'opportunità di crescita straordinaria offerta dalle tante richieste di grandi operatori che vogliono investire in Italia. Il consigliere di Graziano Delrio ha informato dell'impegno, preso dal ministero, di affrontare la delicata questione della riforma del lavoro dei porti. Un'operazione che si rende necessaria dati i cambiamenti che sono stati portati dalle grandi navi e dall'automazione nei porti e che deve prevenire i possibili conflitti sociali ed il blocco degli scali, tesa a tutelare lavoratori e qualità del lavoro con l'obiettivo di traghettare nuovi modelli gestionali. Infine, sulla questione del limite di responsabilità individuale dei piloti dei porti sulla quale la Camera si è pronunciata nei giorni scorsi, ha informato che l'iter si sta avviando alle fasi conclusive. Un risultato molto importante questo, frutto dell'impegno della Federazione Italiana dei Piloti dei Porti, che consentirà a questa categoria di lavorare più serenamente, così come avviene negli altri paesi europei. Simona Vicari, sottosegretario del MIT, nel suo intervento conclusivo, nel confermare quanto detto da Luigi Merlo ha informato inoltre che ci sono consultazioni in corso per valutare potenziamenti degli interporti ritenuti strategici ed eventuali riconversioni dei rimanenti. Il convegno era stato anticipato il giorno precedente dall'interessante incontro organizzato dal Gruppo Giovani Federagenti, condotto dal presidente Giuseppe Totonizzo e con la partecipazione, tra gli altri, del dottor Tommaso Fabbri dell'organizzazione Medici Senza Frontiere, incentrato sui tanti risvolti del fenomeno dei flussi migratori che fa terra siciliana, con le sue coste, vive quotidianamente. C.G.

Gian Enzo Duci: guerra e pace su porti e mare

TRAPANI Il nuovo presidente degli agenti e mediatori marittimi italiani Gian Enzo Duci è stato eletto nell'assemblea privata di FEDERAGENTI, seguita nel pomeriggio a quella pubblica. Duci vanta un doppio mandato appena concluso alla guida di Assagenti Genova ed una carriera di studi, docenze universitarie e cariche importanti in numerose società ed associazioni nel settore marittimo. Presidente, da oggi lei è ufficialmente in carica: quali sono le priorità sulle quali Federagenti focalizzerà le sue azioni? I canali di manovra sono diversi. Abbiamo la necessità di interfacciarci in maniera diversa a livello governativo in funzione della riforma dei porti, dove, rispetto al passato, come categoria non saremo più all'interno dei comitati portuali ma saremo nei tavoli di partenariato che andremo a costruire nei prossimi giorni insieme al ministro. La prima riunione è stata convocata per martedì (ieri per chi legge) al ministero con tutte le categorie per capire quali contenuti dare a questi tavoli. Il consigliere del ministro Ivano Russo mi ha personalmente rassicurato che anche il tavolo di coordinamento nazionale dei porti, che ad oggi non prevede la partecipazione dei privati, avrà invece delle

forme di audizione continua e costante con il mondo delle imprese, anche a livello nazionale, così come d'altronde suggerito anche dal Consiglio di Stato nel suo parere. Ma d'altra parte dovremo anche avere un ruolo per riaffermare una forma di coesione all'interno del cluster marittimo: la guerra tra Grimaldi ed Onorato non è una guerra esclusivamente tra due armatori ma è un qualcosa che rischia di mettere in seria discussione l'intero impianto del sistema marittimo. Federagenti rappresenta soprattutto l'80% di quelle navi estere che fanno vivere i nostri porti e quindi potremo anche stare alla finestra a guardare come spettatori ma, senza quel 20% di navi italiane che fa lavorare i nostri porti e che alimenta la nostra marineria, tutto il settore va in crisi e quindi ritengo che sia fondamentale lavorare per riacquisire una coesione ed una unione di intenti per tutto il cluster marittimo. Questa è la principale delle preoccupazioni. Come pensa che si possa risolvere il problema delle concentrazioni? E' una situazione difficile quella che dovremo affrontare anche se per certi versi attesa visto che è avvenuta anche in altri paesi. Queste forme di concentrazioni una ricerca di una dimensione maggiore per la aziende, in parte derivante dall'aggregazione delle case madri e naturalmente poi anche delle emanazioni locali insieme all'interesse che osserviamo degli operatori stranieri verso il nostro paese e che sempre di più potranno aumentare questo fenomeno si riescono non a contrastare, ma a fronteggiare in maniera seria probabilmente con delle dimensioni aziendali leggermente superiori a quelle medie che abbiamo noi

- segue

oggi. Da questo punto di vista sarà necessario mettere mano anche alla nostra legge professionale che, essendo nata nel '77 ed avendo perciò quasi 40 anni, ha naturalmente bisogno di qualche revisione, questo soprattutto oggi in considerazione del fatto che l'unione europea, ed in particolare l'IMO a livello mondiale, hanno normato su diversi argomenti che per alcuni aspetti incidono su di essa. Dobbiamo quindi adeguarla. Il tema ancora aperto delle concessioni dei terminal vi riguarda da vicino; cosa pensa in proposito? Sulle concessioni sarebbe opportuno che a livello nazionale ci fosse un comportamento univoco all'interno dei porti. L'attuale situazione di incertezza in cui alcuni scelgono di muoversi in un modo ed altri in modo diverso genera una vera e propria distorsione della concorrenza. Credo dunque che su questo tema si debba necessariamente arrivare ad un punto di arrivo. Sono laico in termini di modalità con cui raggiungerlo: gare o sistemi ad evidenza pubblica vanno bene entrambi, ma l'importante è che ci sia uniformità, e che l'applicazione abbia l'interpretazione identica da parte di tutti i soggetti. E soprattutto è importante che questi due elementi siano conosciuti, a priori, dai soggetti che nei nostri porti devono fare gli investimenti; non è serio attirare persone ad investire in un porto senza dare loro un chiaro quadro normativo di riferimento.