



Primo piano:

- **Newsletter Assoporti-SRM** (Ansa, Argia Campania, Informazioni Marittime Napoli, Maritime Observatory, Il Messaggero Marittimo, Informare, L'Informatore Navale)
- **Merci** (Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Trieste:

- **"...Porto di Trieste al top grazie al petrolio..."** (Il Piccolo)
- **"...Nasce l'agenzia per il lavoro porto Trieste..."** (Il Messaggero Marittimo)

Savona:

- **"...Allarme occupazione..."** (La Repubblica)

Genova:

- **"...Torre Piloti, Capocaccia indagato per omicidio colposo..."**
(Il Secolo XIX, La Repubblica)
- **"...Nuove protezioni nel progetto rivisto..."** (La Repubblica)
- **"...Porto, 45 giorni per una soluzione..."** (The Medi Telegraph)
- **"...Contenitori + 4,5% nel mese di aprile..."**
(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, Ansa)
- **"...A rischio il business di Elt..."** (Il Secolo XIX)

La Spezia:

- **"...Droni sottomarini alla fiera della blu economy..."** (Ansa)

Livorno:

- **"...La pesa dei container per l'export collegata col Vespucci..."**
(La Nazione Livorno, Il Messaggero Marittimo)

Napoli:

- **"...In crisi i camalli partenopei..."**
(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)

Taranto:

- **"...Assegnato un appalto da 5 milioni..."** (Nuovo Quotidiano)
- **"...Porto e trasporti, ecco i tecnici..."** (La Gazzetta di Taranto)



INDICE



"...Porto, una nuova sede per i servizi nautici..." (La Gazzetta di Taranto)

Gioia Tauro:

"...L'Authority Gioia-Messina incombe, e il Comitato anticipa il piano dei lavori..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Allagamenti nella Piana..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Lo Bello interrogato dai Pm di Potenza respinge le accuse..."

(Il Sole 24 Ore, La Sicilia Web)

Palermo:

"...Area vasta della Sicilia occidentale, ci sono anche le Egadi..."

(Trapani Today)

Notizie da altri porti

Nasce "Porti e Mediterraneo", newsletter di Assoporti e SRM

Dati, statistiche e analisi sui porti del Mediterraneo

- GENOVA, 25 MAG - Una lente di ingrandimento su tutto il Mediterraneo in cui viaggia circa il 20% del traffico mondiale, con un sistema portuale in continua evoluzione, tra scali emergenti e nuove rotte commerciali. E' questo l'obiettivo di "Porti e Mediterraneo", la nuova pubblicazione on line semestrale, frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione dei Porti Italiani) e SRM (Centro Studi e ricerche collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) che mette a disposizione degli operatori del settore dati, statistiche e analisi sulla competitività dei porti nel Mediterraneo.

Tanger Med e il Pireo sono in questo momento i porti che intendono affermare una posizione di leader nel "Mare Nostrum", mentre i porti turchi e spagnoli continuano a mantenere il primato container.

Il fenomeno delle Megaship aprirà nuovi scenari competitivi: con l'apertura del nuovo Canale di Suez e la prossima inaugurazione del Canale di Panama il 26 giugno, i porti dell'area Med devono prepararsi ad affrontare i nuovi flussi commerciali che ne deriveranno. In questo scenario anche l'Italia è in prima linea, con una riforma del sistema portuale in corso che apporterà importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi, oltre a significativi investimenti su tutto l'apparato logistico.

La newsletter "Porti e Mediterraneo" è arricchita inoltre da interviste realizzate con i protagonisti della portualità di livello internazionale. Nel primo numero, il contributo di Eamonn O'Reilly, direttore generale del Porto di Dublino e di Santiago Garcia-Milà, vice presidente del Porto di Barcellona.

Mare e Pesca

ASSOPORTI e SRM pubblicano la nuova Newsletter 1/2016 Mediterranean Ports



Napoli ASSOPORTI e SRM pubblicano la nuova Newsletter 1/2016 Mediterranean Ports

- Tra i Paesi europei, con 50,7 miliardi di euro, l'Italia presenta il valore più elevato degli scambi marittimi con l'area MED; prima di Germania e Francia, con 45,7 e 42,1 miliardi di euro;
- L'Italia è prima in Europa anche per quantità di merci trasportate nell'area: circa 60 milioni di tonnellate (dato in crescita del 10% sull'anno precedente);
- Italia al 15° posto nel ranking mondiale del traffico container con oltre 11 milioni di Teu.
- Il 76,2% dell'interscambio commerciale tra l'Italia ed i Paesi del Mediterraneo avviene via mare.
- La Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia nell'area mediterranea (11,4 miliardi di euro di import export; +9,3% sul 2014). Seguono Arabia Saudita, Tunisia, Algeria ed Egitto.
- Trieste e Cagliari sono i porti italiani con le migliori performance nell'ultimo decennio in termini di merce complessiva: 57 milioni di tonnellate al 2015 per Trieste (+19,8% sul 2005); 41 milioni per Cagliari (+8,4% sul 2005).
- Buono anche il posizionamento di Livorno con 32,7 milioni di tonnellate nel 2015 e una crescita del 16% sul 2005. Cagliari, Livorno e Venezia sono i porti che sono cresciuti di più nell'ultimo anno (rispettivamente +22,9%, +15,4% e +15,3%). Segno positivo anche per Napoli con circa 21 milioni di tonnellate.
- Genova realizza un record sui container con 2,2 milioni di Teus e insieme a Gioia Tauro si conferma tra i primi 10 porti del Mediterraneo.

Napoli, Roma, 25 maggio 2015 – E' uscito oggi il nuovo numero di "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoporti hanno cercato di dare una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo nell'area del Mediterraneo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo. Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale nel Mediterraneo, mare in cui circola il 19-20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con una riforma in corso che apporterà importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali, con previsioni di realizzazione di importanti investimenti.

Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship pare non fermarsi almeno per ora; l'apertura del nuovo Canale di Suez e la prossima inaugurazione del Canale di Panama il 26 giugno paiono essere le nuove sfide che i porti del Mediterraneo debbono prepararsi ad affrontare appieno i nuovi flussi commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Con l'Italia in prima fila che deve puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Le analisi e i dati sono arricchiti da interviste realizzate con protagonisti della portualità di livello internazionale. In questo numero:

- Eamonn O'Reilly, Direttore Generale del Porto di Dublino;
- Santiago Garcia-Milà, Vice Presidente del Porto di Barcellona.

Il testo Integrale della Newsletter con tutte le statistiche e le analisi è disponibile su: www.srm-maritimeconomy.com www.assoporti.it

Informazioni Marittime Napoli

Porti e Mediterraneo, online la newsletter Srm-Assoporti



È uscito oggi il nuovo numero di "Porti e Mediterraneo" ([si trova qui](#), previo login), la newsletter semestrale realizzata da Assoporti e Studi e Ricerche del Mediterraneo (Srm) del gruppo Intesa Sanpaolo. Lo scopo è quello di dare una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo nell'area del Mediterraneo, con l'obiettivo di seguirne l'evoluzione nel tempo. Ci sono dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale nel Mediterraneo, mare in cui circola quasi un quarto (19-20%) del traffico mondiale.

L'Italia - si legge nella presentazione della newsletter - sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con [una riforma in corso](#) che apporterà importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali, con previsioni di realizzazione di importanti investimenti. Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo dove si raccolgono due sfide attuali per lo shipping mondiale: l'*oversupply* e i problemi infrastrutturali che portano le grandi navi; l'apertura dei canali di Suez e Panama (il 26 giugno). La newsletter offre agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e la sua portualità. Le analisi e i dati sono arricchiti da interviste realizzate con protagonisti della portualità di livello internazionale.

In questo numero• Eamonn O'Reilly, direttore generale del Porto di Dublino• Santiago Garcia-Milà, vicepresidente del porto di Barcellona.

L'abstract• Tra i Paesi europei, con 50,7 miliardi di euro, l'Italia presenta il valore più elevato degli scambi marittimi con l'area mediterranea; prima di Germania e Francia, con 45,7 e 42,1 miliardi di euro;• L'Italia è prima in Europa anche per quantità di merci trasportate nell'area: circa 60 milioni di tonnellate (dato in crescita del 10% sull'anno precedente);• Italia al 15° posto nel ranking mondiale del traffico container con oltre 11 milioni di Teu. • Il 76,2% dell'interscambio commerciale tra l'Italia ed i Paesi del Mediterraneo avviene via mare. • La Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia nell'area mediterranea (11,4 miliardi di euro di import export; +9,3% sul 2014). Seguono Arabia Saudita, Tunisia, Algeria ed Egitto. • Trieste e Cagliari sono i porti italiani con le migliori performance nell'ultimo decennio in termini di merce complessiva: 57 milioni di tonnellate al 2015 per Trieste (+19,8% sul 2005); 41 milioni per Cagliari (+8,4% sul 2005). • Buono anche il posizionamento di Livorno con 32,7 milioni di tonnellate nel 2015 e una crescita del 16% sul 2005. Cagliari, Livorno e Venezia sono i porti che sono cresciuti di più nell'ultimo anno (rispettivamente +22,9%, +15,4% e +15,3%). Segno positivo anche per Napoli con circa 21 milioni di tonnellate. • Genova realizza un record sui container con 2,2 milioni di Teus e insieme a Gioia Tauro si conferma tra i primi 10 porti del Mediterraneo.

Maritime Observatory

Il report è realizzato da **SRM** e **ASSOPORTI**, e offre agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Con l'Italia in prima fila che deve puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso. Le analisi e i dati sono arricchiti dalle interviste a Eamonn O'Reilly (Direttore Generale del Porto di Dublino) e Santiago Garcia-Milà (Vice Presidente del Porto di Barcellona).

PUBBLICATA NUOVA NEWSLETTER SRM-ASSOPORTI



ROMA - E' uscito ieri il nuovo numero di "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra Assoporti e "Srm" (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Srm e Assoporti hanno cercato di dare una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo nell'area del Mediterraneo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo, allo scopo di mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale nel Mediterraneo, mare in cui circola il 19-20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con una riforma in corso che apporterà importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali, con previsioni di realizzazione di importanti investimenti.

Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle megaship pare non fermarsi almeno per ora; l'apertura del nuovo canale di Suez e la prossima inaugurazione del canale di Panama il 26 Giugno, sembrano essere le nuove sfide che i porti del Mediterraneo debbono prepararsi ad affrontare appieno i nuovi flussi commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Con l'Italia in prima fila che deve puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Le analisi e i dati sono arricchiti da interviste realizzate con protagonisti della portualità di livello internazionale, tra queste Eamonn O'Reilly, direttore generale del porto di Dublino e Santiago Garcia-Milà, vice presidente del porto di Barcellona.

Nel 2015 l'Italia si è confermata la nazione europea leader negli scambi marittimi con l'area mediterranea

Presentato il nuovo numero della newsletter "Porti e Mediterraneo" di Assoporti e SRM

INFORMARE Oggi l'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha presentato il nuovo numero di "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale realizzata in sinergia con SRM, il centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nella quale si evidenzia che l'Italia, con 50,7 miliardi di euro nel 2015 (51,0 miliardi nel 2014), presenta il valore più elevato i Paesi europei relativamente agli scambi marittimi con l'area mediterranea, ed è seguita da Germania e Francia rispettivamente con 45,7 e 42,1 miliardi di euro.

Inoltre l'Italia risulta prima in Europa anche per quantità di merci trasportate nell'area: circa 60 milioni di tonnellate (dato in crescita del +10% sul 2014).

Il 76,2% dell'interscambio commerciale tra l'Italia ed i Paesi del Mediterraneo avviene via mare. La Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia nell'area mediterranea (11,4 miliardi di euro di import-export, +9,3% sul 2014). Seguono Arabia Saudita, Tunisia, Algeria ed Egitto.

Tra i porti italiani, Trieste e Cagliari sono quelli con le migliori performance nell'ultimo decennio in termini di merce complessiva: 57 milioni di tonnellate nel 2015 per Trieste (+19,8% sul 2005) e 41 milioni di tonnellate per Cagliari (+8,4% sul 2005). Buono anche il posizionamento di Livorno con 32,7 milioni di tonnellate nel 2015 e una crescita del +16% sul 2005. Inoltre Cagliari, Livorno e Venezia sono i porti che sono cresciuti di più nell'ultimo anno (rispettivamente +22,9%, +15,4% e +15,3%). Segno positivo anche per Napoli con circa 21 milioni di tonnellate (+4,3%).

Roma: "Porti e Mediterraneo", newsletter di Assoporti e SRM

- Italia leader nell'UE 27 nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nel Mar Nero con oltre un terzo delle merci trasportate

- I Paesi dell'Area Med rappresentano il 20,4% dell'interscambio commerciale marittimo totale dell'Italia (1° trim. 2013): Turchia e Tunisia tra le nazioni in prima fila

- 466 milioni di tonnellate di merci movimentate dai porti italiani nel 2012

- 9.6 milioni di TEUS movimentati nel 2012

- 56.7 mld € il valore dell'interscambio marittimo totale dell'Italia nel 1° trimestre 2013

Napoli, Roma 12 luglio 2013. E' uscito oggi il nuovo numero di "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione dei Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Il sistema portuale del nostro Paese, nonostante il difficile momento e la carenza di risorse finanziarie, conferma il suo ruolo di protagonista a sostegno della competitività e dell'internazionalizzazione delle imprese, nonché di grande attivatore di economia con una movimentazione di 466 milioni di tonnellate di merci e quasi 10 milioni di Teus movimentati. La crisi ha senz'altro colpito tutti i dati portuali (-3.1% il ribasso generale); nonostante tutto il calo delle merci presenta connotazioni di lieve entità con un aumento addirittura nel segmento container (+0.9% su base annua).

L'Area MED è ancora una parte importante per il nostro interscambio marittimo: nel 1° trimestre 2013 questi Paesi detengono ancora una quota pari a 11,6 miliardi di euro, cioè di oltre 1/5 del nostro import export via mare.

Sempre di grande interesse il dato che colloca l'Italia leader nell'EU27 per merci trasportate in Short Sea Shipping nel bacino del Mediterraneo con 204,4 mln di tonnellate (37,5% del totale). La nostra nazione detiene il primato anche nel Mar Nero

- segue

con 43,1 mln di tonnellate, pari al 33,2% del totale.

La newsletter evidenzia come nel 2012 siano stati 41 milioni i passeggeri trasportati nei porti italiani (-11,7% sul 2011) e 10,5 milioni i crocieristi (-6,1%).

Prosegue in questo numero l'elaborazione di una serie di indici definiti Maritime Indicators; SRM e Assoporti hanno cercato di dare una panoramica di alcuni degli indicatori economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo e di curarne successivamente l'osservazione nel tempo.

Questo numero include i dati più aggiornati del traffico portuale e autorevoli testimonianze di protagonisti dello scenario marittimo internazionale con particolare riferimento al Bacino del Mediterraneo: Luigi MERLO, Presidente di Assoporti, Alessandro RICCI, Presidente UIR-Unione Interporti Riuniti e Najlaa DIOURI, General Manager of Tanger Med Port Authority.

KEY NUMBERS

- L'interscambio marittimo dell'Italia nel 1° trimestre 2013 ammonta a 56,7 mld € (-3,7% sullo stesso periodo dell'anno precedente; -5,5% sull'ultimo trimestre 2012). I Paesi dell'Area Med costituiscono il 20,4% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia (1° trim. 2013).
- L'interscambio dell'Italia totale (con tutte le modalità di trasporto) con l'Area Med nel 1° trimestre 2013 è pari a 16,5 mld € e di questi, il 70% (pari a 11,6 mld €) è rappresentato dal trasporto marittimo.
- 466 mln sono le tonnellate di merci movimentate nel 2012 dai porti italiani, in lieve calo (-3,1%) rispetto all'anno precedente. Nel dettaglio: rinfuse solide (78,4 mln di tonnellate; -4%); merci liquide (182,4 mln di tonnellate; -3,6%); merci varie (205 mln di tonnellate; -2,3%).
- 9,6 mln sono i Teus movimentati nei porti italiani nel 2012 (+0,9%). 41 mln i passeggeri trasportati nei porti italiani (-11,7% sul 2011). 10,5 mln i crocieristi transitati nei porti italiani nel 2012 (-6,1% sul 2011).
- Nel 2012 prima contrazione dei traffici da parte dei porti di transhipment situati sulla sponda sud del Mediterraneo. I primi porti del Mediterraneo per traffico container sono gli spagnoli Valencia e Algeciras, Gioia Tauro ricopre il 4° posto nel ranking del bacino.
- Nei primi 5 mesi del 2013 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito (-6,9%), il canale di Suez ha registrato una variazione in aumento dell'1,9% delle merci trasportate.
- L'Italia è leader nell'EU27 per merci trasportate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 mln di tonnellate (37,5% del totale). L'Italia detiene il primato anche nel Mar Nero con 43,1 mln di tonnellate, pari al 33,2% del totale.
- 4,2% è la crescita stimata del commercio marittimo mondiale nel 2012 rispetto al

- segue

2011, per un totale di 9.468 mln di tonnellate.

- Nel 2012 la flotta mondiale, registra un ulteriore aumento del 3,7%, raggiungendo 1.081 mln di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.543 mln di tonnellate di portata (dwt).
- Il Baltic Dry Index nel giugno del 2013 è nuovamente in prossimità dei minimi storici a soglia 800.

DA MADRID A PECHINO 2 MILA DOLLARI A CONTENITORE (CON PROBLEMI PER I REFRIGERATI)

Merci, il mare batte la Via della Seta

Dall'Europa alla Cina il trasporto su rotaia costa di più, anche se è più rapido

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Quei dieci giorni in meno di viaggio dalla Spagna alla Cina, non valgono la spesa: 2 mila dollari a contenitore per far salire a bordo di un treno merci l'olio di Madrid.

E se anche a Pechino sono disposti a pagarlo di più perché per loro si tratta di un prodotto d'eccellenza, ai produttori sfruttare i binari del lungo percorso della Via della Seta non conviene proprio. Via mare ad esempio il costo è inferiore di oltre 10 volte. Non c'è confronto: con la crisi dei noli, spedire un container in Asia costa 120/150 dollari. Certo bisogna aspettare 28 giorni - invece che 18 - prima che arrivi dall'altra parte del mondo, ma le portacontainer sono ancora decisamente convenienti. E poi c'è un problema tecnico: le bottiglie di olio vanno fasciate appositamente una ad una perché sul treno i contenitori non possono mantenere una temperatura costante e rischiano, soprattutto in estate e in inverno, di scoppiare letteralmente per il caldo o di ghiacciare e alterarne così il sapore, rendendole invendibili una volta arrivate alla meta.

La Via della Seta (il progetto One Belt One Road) su cui Pechino sta investendo miliardi punta a trasferire su treno merci parte dei traffici via mare. I cinesi sanno che sulla rotta Asia Europa ci so-

no troppi concorrenti via mare, mentre con le locomotive per ora sono gli unici - o tra i pochi - ad averci provato. Però se le premesse sono queste, Pechino rischia il flop. A novembre del 2014 una vecchia linea cargo dalla Cina alla Germania era stata adeguata e poi espansa per raggiungere la Spagna: obiettivo, trasportare attraverso i 13 mila chilometri di diverse componenti che servono all'industria automobilistica. Il treno, nella rotta contraria, avrebbe dovuto trasportare invece i prodotti agroalimentari delle aziende di Madrid. Olio, soprattutto. I treni però arrivano carichi e ripartono vuoti la maggior parte delle volte: a marzo, ad esempio, da Pe-

chino a Madrid sono arrivati 39 treni e solo otto hanno percorso la rotta contraria, come riportano i quotidiani spagnoli. E quei produttori che hanno scelto il treno al posto della nave, l'hanno fatto perché il governo cinese aveva garantito una campagna di pubblicità gratuita sul mercato asiatico.

La crisi del trasporto container via mare è tale, in effetti, soprattutto per le compagnie. Al consumatore finale e alle aziende che esportano rate di nolo così basse forniscono l'opportunità di portare quasi a zero il costo del trasporto. Se i prezzi sono già ai minimi storici per la rotta più trafficata dall'Asia all'Europa, dove con relativa e sempre meno consueta facilità è possibile riempire le navi e le rate di nolo spot viaggiano tra sugli 800 dollari, la tratta del

ritorno, con la prua rivolta a Pechino, è sempre costata molto meno. Anche nei periodi pre crisi, con le rate di nolo a 1.500 dollari, trasportare un contenitore nella rotta di ritorno costava 400 dollari. Anche volendo scegliere un container a temperatura controllata o refrigerato, la cifra oggi non supera i mille dollari se il viaggio scelto va dall'Europa alla Cina. Insomma, non c'è confronto: la nave è ancora il mezzo migliore e meno costoso.

E allora perché la Cina investe così tanto sulla Via della Seta, mettendo miliardi nello sviluppo di infrastrutture dei Paesi di mezzo mondo? «Per motivi geopolitici», è la risposta degli esperti. «E perché era necessario dare un po' di respiro ai produttori di acciaio di Pechino e assorbire i disoccupati», spiegano diversi analisti europei. Senza contare il fattore politico: è in arrivo un'ulteriore pioggia di soldi cinesi in Paesi che ne hanno estremo bisogno e l'influenza cinese in Asia centrale cresce, a discapito della Russia che su quell'area ha sempre esercitato il peso della potenza di riferimento. Eppure le merci via treno nella rotta più trafficata al mondo hanno senso economico se il binario si ferma proprio in Russia, in quelle aree dove comunque anche se il contenitore arriva a Rotterdam, prima di giungere alla meta finale deve compiere altre migliaia di chilometri su un vagone merci. Il resto dei mercati oggi, invece, rischia di finire su un binario morto.

www.themediterranean.it

Il Secolo XIX

Il viaggio di un container dalla Spagna alla Cina



Porto di Trieste al top grazie al petrolio

Report di Assoporti e Centro studi di Intesa sull'andamento dei trasporti via mare nell'area del Mediterraneo negli ultimi dieci anni

di Silvio Maranzana

TRIESTE

Il porto di Trieste è quello che, soprattutto grazie al petrolio, tra tutti gli scali italiani negli ultimi dieci anni ha fatto registrare la miglior performance. In particolare i 57 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2015 rappresentavano una crescita del 19,8% rispetto al 2005. Lo si rileva nel nuovo numero di "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra Assoporti, l'associazione degli scali italiani e Srm, il Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Dietro a Trieste, del 16% è cresciuto il porto di Livorno che però si è fermato a 32,7 milioni di tonnellate, mentre per quello di Cagliari, giunto a quota 11 milioni, il balzo all'insù è stato dell'8,4%. Se ci si riferisce invece soltanto all'ultimo anno, e cioè al rapporto tra il 2015 e il 2014, Cagliari, Livor-

no e Venezia sono gli scali cresciuti di più, rispettivamente del 22,9%, del 15,4% e del 15,3%. Per Trieste un segno + ma di dimensioni minimali, per la precisione dello 0,07%.

Nel 2015 Trieste ha movimentato per la precisione 57.161.194 tonnellate di merci di cui però quasi 41 milioni sono di petrolio greggio versato al terminal della Sot del olendotto transalpino. I container al Molo Settimo che nel 2005 erano 201.290 nel 2015 sono stati 413.882 (2,2 milioni a Genova), comunque in calo rispetto a 2014 e 2013, ma compresi gli altri terminal dello scalo hanno abbattuto la barriera del mezzo milione di teu. «Trieste è un porto leader per l'intermodalità» ha fatto però rilevare il commissario

D'Agostino - e per vedere il rilievo che la quota del traffico intermodale utilizzato sta assumendo vale la pena fare un ragionamento complessivo anche in termini numerici, che in-

tegr la movimentazione dei container e dei ro-ro. Esprimendo in teu equivalenti anche il traffico delle unità di carico movimentate su navi ro-ro, e sommandole ai container marittimi, si arriva a 1.178.783 teu lavorati nel 2015 (+0,44%).

Lo studio rivela anche che la Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia nell'area mediterranea (11,4 miliardi di euro di importi esport con un +9,3% sul 2014). Seguono Arabia Saudita, Tunisia, Algeria ed Egitto. È evidente che anche su questo dato incide in misura prioritaria l'autostrada del mare che collega la Turchia proprio a Trieste e che, quanto a traghetti ro-ro, è la più affollata del Mediterraneo. Quanto ai container i dati della prima parte del 2016 rilevano una nuova crescita e i primi quattro mesi registrano un più 11,38% rispetto all'anno scorso. Assoporti e Srm sottolineano anche che tra i Paesi eu-

ropci, con 50,7 miliardi di euro, l'Italia presenta il valore più elevato degli scambi marittimi con l'area Med, prima di Germania e Francia, con 45,7 e 42,1 miliardi di euro; è prima in Europa anche per quantità di merci trasportate nell'area: circa 60 milioni di tonnellate (dato in crescita del 10% sull'anno precedente) e al 15° posto nel ranking mondiale del traffico container con oltre 11 milioni di Teu. Il 76,2% dell'intercambio commerciale tra l'Italia ed i Paesi del Mediterraneo avviene via mare.

Trieste intanto, che ha fatto dell'intermodalità soprattutto dopo l'arrivo di D'Agostino un proprio elemento qualificante, per il 2016 sta mettendo nel mirino anche un altro record nazionale e cioè quello dei treni che arrivano e partono dallo scalo, le stime danno per possibile il raggiungimento di quota settanta convogli, lo stesso numero movimentato l'anno scorso da La Spezia che è ora al vertice italiani.



Movimentazione di container al terminal triestino del Molo Settimo



Zeno D'Agostino

Nasce Alpt l'agenzia per il lavoro porto Trieste

TRIESTE - Nello studio notarile Giordano e Comisso, è stata ufficialmente costituita l'Agenzia per il lavoro portuale del porto di Trieste (Alpt), promossa su impulso [redacted] con la partecipazione di ben sedici imprese operanti nello scalo giuliano. «La costituzione dell'Agenzia è stata un passo fondamentale. Il lavoro nei porti è prioritario quanto lo sono le infrastrutture. La scelta che abbiamo compiuto darà vertenza e stabilità a tanti lavoratori ed aiuterà il porto ad affrontare le sfide del gigantismo navale e della produttività. Voglio sottolineare la grande unità delle imprese attorno a questo progetto. Ora serve l'impegno di tutti per dare al porto ancora più slancio» (continua in ultima pagina)

Nasce Alpt l'agenzia

cio» ha dichiarato a margine il commissario dell'Alpt, Zeno D'Agostino.

Per un periodo sperimentale di dodici mesi, a seguito di specifica autorizzazione concessa dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l'Agenzia vedrà la partecipazione maggioritaria [redacted].

Trascorso tale periodo, finalizzato alla stabilizzazione del mercato del lavoro nell'ambito portuale, l'Alpt dovrà obbligatoriamente cedere la propria partecipazione.

La quota di minoranza del capitale sociale è stata distribuita, in parti uguali, fra i sedici soci privati. La "governance" dell'Agenzia rappresenta un modello particolarmente innovativo. Allo scopo di garantire la piena "neutralità" del soggetto destinato a fornire a tutte le imprese portuali ed ai terminalisti il lavoro portuale temporaneo, ciascun socio non potrà comunque detenere quote ulteriori rispetto a quelle derivanti dalla suddivisione in parti uguali del capitale.

Il Consiglio di amministrazione sarà affiancato da un Comitato dei garanti, composto da tre membri, espressione [redacted] delle Associazioni di categoria e delle Organizzazioni sindacali. Tale Comitato, che parteciperà di diritto alle sedute del Cda, avrà rilevanti poteri di indirizzo e controllo, sia in merito alla gestione che rispetto alla definizione dei programmi formativi. L'Agenzia, infatti, dovrà promuovere intensa-

mente la formazione professionale dei lavoratori finalizzata all'acquisizione di tutti i titoli per potere condurre ogni tipo di macchina operatrice ed alla massima polivalenza nonché ad accrescere la sicurezza sul lavoro.

Durante la fase sperimentale il Cda sarà formato da Mario Sommariva, segretario generale dell'Alpt, con il ruolo di presidente, dal dirigente del Lavoro portuale Fabio Crosilla, da Federico Deoli dell'ufficio legale dell'ente. In rappresentanza dei soci privati sono stati designati Marco Furlan, amministratore di Seaway e Massimo Zucchi, terminal manager di Emt. L'organico dell'Agenzia, in prima battuta, sarà costituito dai soci dell'attuale fornitore di lavoro temporaneo Minerva e da tutto il personale proveniente dal fallimento della Coop. Primavera, per un totale di 111 unità. Il ministero, al termine della fase sperimentale, valuterà la congruità dell'organico rispetto alle giornate di effettivo avviamento al lavoro, secondo gli standard stabiliti a livello nazionale.

IL LAVORO SPAVENTANO I CASI DI TIRRENO POWER, BOMBARDIER, PIAGGIO

Savona, allarme occupazione

MASSIMO MINELLA

L'ULTIMO colpo a un'economia già schiacciata dalla crisi come quella savonese potrebbe arrivare sul capo della Bombardier di Vado Ligure. Secondo voci ricorrenti in ambienti ministeriali, l'azienda non si sarebbe aggiudicata una gara fondamentale per dare garanzie al proprio futuro come quella per la costruzione dei nuovi treni regionali a trazione distribuita per Trenitalia.

SEGUE A PAG. 14

IL LAVORO

Bombardier Tirreno Power Piaggio, allarme nel Savonese

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA»

L'A corsa per la maxicommissa sarebbero rimaste la giapponese Hitachi, titolare di Ansaldo Sts, e la francese Alstom, con quest'ultima fortemente candidata alla vittoria finale. Se queste indiscrezioni trovasero conferma sarebbe per Bombardier, che già si sta confrontando da tempo con la cassa integrazione, un colpo durissimo e tale da creare seri problemi sul fronte occupazionale. Una notizia che si verrebbe a sommare con altre situazioni di forte criticità, come per Tirreno Power, e incertezza, come per Piaggio Aerospace. Proprio martedì il Pd, con i consiglieri regionali Lella Palta, Giovanni Luardon e Luigi De Vincenzi, è tornato a chiedere per l'azienda che ha trasferito la sua produzione a Villanova d'Albenga «il rispetto dell'accordo di programma del 2014, l'approvazione del decreto che consente la proroga degli ammortizzatori sociali per altri due anni senza varare il piano industriale, l'avvio degli investimenti previsti e un chiarimento sul fatto che, per la Liguria, l'ingresso di Fin-



TIRRENO POWER

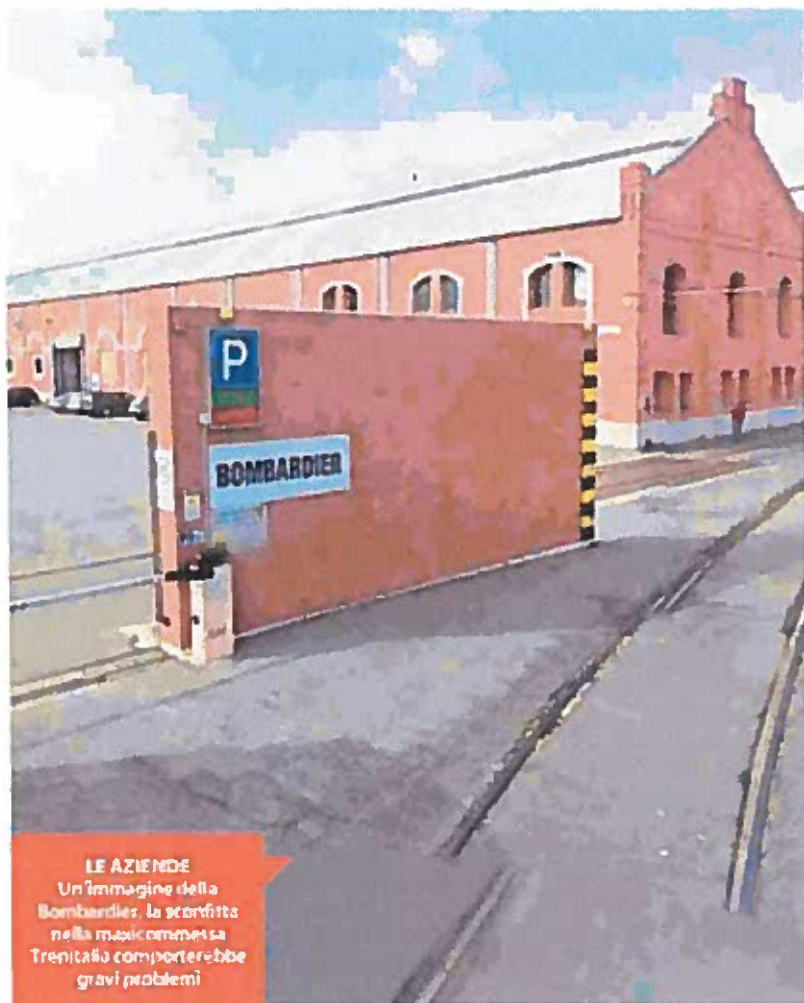
Un'immagine della Tirreno Power di Vado Ligure. L'azienda è ferma dal marzo del 2014 per un provvedimento della magistratura. Il 31 maggio è previsto uno sciopero dei lavoratori

meccanica In Piaggio non può comportare lo spaccettamento delle attività e la cessione del ramo motori». Temi che verranno ribaditi nell'incontro con il governo che si terrà il 31 maggio. Era stato il responsabile nazionale dell'Economia del Pd, Filippo Taddei, il giorno precedente ad affrontare in un convegno, fra gli altri temi, anche quello della vertenza Piaggio, con «l'interminabile prolungarsi dei tempi di assessment del

Piano di ristrutturazione, peggiorato in questi ultimi mesi dal mancato raggiungimento degli obiettivi assunti con i finanziatori e dalla necessità di un nuovo piano industriale, per il quale l'azienda ha chiesto l'intervento diretto del Governo».

Esempio il 31 maggio andrà in scena un'altra vertenza particolarmente critica per il territorio savonese come quella che coinvolge i lavoratori di Tirreno Power che sciopereranno

- segue -



LE AZIENDE
Un'immagine della
Bombardier, la scorfitta
nella maxi commessa
Trenitalia comporterebbe
gravi problemi

per otto ore per protestare «contro l'assenza di un piano industriale aziendale che contenga risposte concrete alla gravissima crisi occupazionale in essere».

«Gli strumenti finora utilizzati per gestire le eccedenze stanno per scadere e, senza una proposta seria di rilancio delle attività, potrebbero non essere riconfermati — spiegano in una nota le segreterie nazionali di Filcsm-Cgil, Flai Cisl, Uiltec-Uil —. Inoltre, in questi due anni di gestione sofferta degli esuberi non è stato prodotto nessun risultato sul piano del consolidamento occupazionale, attraverso le leve riorganizzative, nonostante gli impegni presi dalla Società su questo tema. Vista la gravità della situazione, occorre certamente una regia comune della vertenza che punti al coinvolgimento delle istituzioni competenti (Presidenza del Consiglio, Mise) ma che parta dalla sensibilizzazione delle istituzioni locali anche per dar voce alle specificità di Sito che compongono la crisi in atto».

Massimo Minelli

INCHIESTA BIS SULLA STRAGE DI MOLO GIANO, LA PROCURA VUOLE CAPIRE PERCHÉ L'EDIFICIO FU COSTRUITO A FILO BANCHINA

Torre Piloti, Capocaccia indagato per omicidio colposo

*Lo storico ex segretario dell' **Autorità Portuale** interrogato per tre ore sulla progettazione della struttura*

LA PROCURA ha iscritto sul registro degli indagati l' ex commissario e segretario generale dell' **Autorità Portuale** Fabio Capocaccia, con l' accusa di omicidio colposo. Il manager è stato interrogato per oltre tre ore ieri da Walter Cotugno, il pm che indaga sulla strage Jolly Nero, e in particolare sulle ragioni per cui la Torre Piloti, distrutta dopo l' impatto con la porta container della compagnia Messina, fu costruita a filo della banchina di Molo Giano.

Capocaccia è il terzo indagato nel filone di inchiesta che riguarda la progettazione della struttura. Prima di lui sono stati indagati e ascoltati l' ex capo dell' ufficio tecnico Paolo Grimaldi, e l' ingegnere strutturista e consulente Bruno Ballerini.

L' interrogatorio di Capocaccia, assistito dall' avvocato Enrico Scopesi, è stato segreto.

Le indagini sulla costruzione della struttura, filone bis dell' inchiesta sulla tragedia del 7 maggio 2013, sembravano destinate all' archiviazione, richiesta dallo stesso Cotugno e respinta però dal giudice per le indagini preliminari Alessia Solombrino: «Non è sufficiente l' errore umano o l' imprudenza del

comandante a giustificare il terribile incidente». In particolare il gip aveva ordinato, tra le altre cose, un' analisi dettagliata «delle condizioni di operatività dell' area portuale in situazioni di diffi coltà», nella convinzione che dovessero essere presi in considerazione, nel corso degli accertamenti, anche «fattori riconducibili al posizionamento e alle modalità costruttive della struttura muraria crollata, e alla sua inadeguatezza rispetto all' incremento del traffico navale all' interno del porto», oltre che «ai fenomeni erosivi verificatisi nel tempo».

Con quella decisione il giudice aveva sostanzialmente accolto la tesi della madre di Adele Chiello Tusa, una delle vittime del crollo della Torre Piloti, da sempre convinta dell' esistenza di una relazione tra la pericolosa posizione della centrale operativa della guardia costiera e la strage.

Il disastro risale alla notte tra il 7 e l' 8 maggio del 2013, quando il cargo, durante una manovra per uscire dal porto, urtò la torre, abbattendola e uccidendo 9 persone. Nel filone principale sono imputati il

- segue -

comandante della nave, Roberto Paoloni, e i suoi collaboratori, il pilota del porto Antonio Anfossi, il primo ufficiale Lorenzo Repetto, il direttore di macchina Franco Giammoro, responsabili di una manovra che secondo la Procura fu incauta e sbagliata. C'è poi il responsabile della flotta, Giampaolo Olmetti che oltre ad aver fatto pressioni sull'equipaggio durante l'inchiesta, deve rispondere anche delle strage, per non gli incidenti che hanno preceduto la tragedia.

C'è, infine, anche la compagnia Messina, chiamata in causa per la responsabilità amministrativa, quel tipo di accusa penale che può colpire anche un ente: il cargo Jolly Nero non era in condizioni di salpare. E proprio agli armatori, che hanno risarcito sette delle nove vittime (due hanno rifiutato il denaro), lo Stato chiede un risarcimento monstruoso da 32 milioni di euro.

L'INTERVISTA

Gatti, il capopilota del porto “La sicurezza resta la priorità”

In porto c'è da più di vent'anni, John Gatti, capopilota del Corpo dei Piloti dello scalo. E ricorda di come, all'inizio, si consideravano grandi le navi lunghe 250 metri. «Oggi parliamo di 350 e presto di 400 mentre a giugno al Sech di Calata Sanità ne arriva una da 367 metri». Con numeri come questi non si scherza, soprattutto se il tema è quello della sicurezza.

Vero Gatti?

«La sicurezza è la priorità. Per questo il porto non può permettersi alcuna pausa, su questo fronte. Bisogna essere in grado di rispondere sempre al meglio al gigantismo navale».

Con una nuova torre piloti? Ne avete un gran bisogno...

«Se mi permette non ne hanno bisogno soltanto i piloti, ma tutto quanto il porto e anche la città. Abbiamo il primo scalo del Mediterraneo, siamo chiamati a operare sempre al massimo sul fronte degli standard di sicurezza. Non è solo una questione di navi grandi, ma anche di tecnologia e di strumentazioni con cui dobbiamo confrontarci. Io sono qui da più di vent'anni e ho assistito a cambiamenti continui e repentini. E so che non è

finita qui».

La tragedia della Torre Piloti, al molo Giarno, si è consumata in un punto del porto vicino a quello in cui si sta completando la demolizione della Costa Concordia, la banchina ex superbacino. Sono eventi che hanno segnato la storia del porto di Genova e

“Scalo nato per navi grandi un terzo, un quarto di quelle attuali. A giugno al Sech ne arriva una di 367 metri”

che ci rimandano a due tragedie davvero incredibili...

«È stato davvero un periodo contraddistinto da un qualcosa di sconvolgente, che ci ricorda di come la tragedia sia dietro l'angolo. Ma noi abbiamo il dovere di reagire a quanto accaduto, anche per onorare la memoria delle persone che sono mancate. E possiamo farlo innanzitutto con il nostro lavoro, tutti i giorni, migliorando ci sempre di più».

(massimo minella)



GATTI
Il capopilota del
Corpo dei Piloti di
Genova John Gatti

IL RETROSCENA

Nuove protezioni nel progetto rivisto

TEMPO se n'è perso abbastanza. A più di tre anni dalla tragedia di Molo Giarno, con il crollo della vecchia torre piloni che strappa via nove vite, sembrerebbero ora superati anche gli ultimi ostacoli per la costruzione della nuova, dopo l'incontro fra l'architetto Renzo Piano e il commissario Giovanni Pettorino, presente il consigliere del ministro Delrio Luigi Merlo. Subito dopo il crollo, Piano aveva manifestato la sua disponibilità a disegnare la nuova struttura, quanto mai utile per il governo delle operazioni di entrata e di uscita delle navi dal porto.

A PAGNA III

LA STRUTTURA

Un muro di protezione dall'assalto dell'acqua così cambia il progetto

MASSIMO MINELLA

TEMPO se n'è perso abbastanza. A più di tre anni dalla tragedia di Molo Giarno, con il crollo della vecchia torre piloni che strappa via nove vite, sembrerebbero ora superati anche gli ultimi ostacoli per la costruzione della nuova, dopo l'incontro fra l'architetto Renzo Piano e il commissario Giovanni Pettorino, presente il consigliere del ministro Delrio Luigi Merlo.

Subito dopo il crollo, quasi ancora incredulo di fronte a una devastante quanto assurda tragedia, Renzo Piano aveva manifestato la sua disponibilità a disegnare la nuova struttura, quanto mai utile per il governo delle operazioni di entrata e di uscita delle navi dal porto. Un'opera simbolo, ma anche una struttura fondamentale per l'attività dello scalo chiamato a confrontarsi con navi sempre più grandi. Quasi da subito, operatori

e professionisti dello studio Piano avevano convenuto sull'area in cui far sorgere la nuova struttura, la Fiera. A ridosso della

massicciata che protegge la Fiera dalla foce del Bisagno, e quindi all'imboccatura del porto, la nuova struttura

Dopo una lunga fase di rallentamento ora si dovrebbe procedere più speditamente

avrebbe rappresentato una sorta di sentinella di avvistamento, così come l'aveva raccontata Piano, simile a un uomo che si porta la mano davanti alla fronte per proteggersi dal sole e guardare lontano. Per la nuova Torre, si era puntato su una struttura leggera, acciaio e vetro, alta una settantina di metri, con una copertura ricoperta di pannelli solari. Si parte, allora? Eh no, perché i tempi della burocrazia, si sa, quasi mai coincidono con quelli delle reali esigenze di un porto (e non solo). Non era bastato, infatti, che Piano disegnasse la Torre e facesse dono del progetto esecutivo agli enti locali. Era necessario attendere il via libera degli uffici tecnici

per procedere con il bando di gara per la costruzione dell'opera. E quindi? Quindi non restava che attendere, mese dopo mese. Fino a quando, comprensibilmente, lo stesso Piano ha cominciato a manifestare una certa preoccupazione sul futuro dell'opera, inserita a pieno titolo all'interno del progetto del Blueprint teso a dare una nuova veste al waterfront di levante, quindi in un'area compresa fra i Magazzini del Cotone e Punta Vagno. Alla fine, per rimettere tutto quanto in movimento, è stato necessario l'incontro fra Piano, Pettorino e Merlo, che per primo aveva colto la preoccupazione dell'Architetto sul mancato decollo del progetto.

Con grande correttezza, è stato proprio Pettorino a giocare d'anticipo, ammettendo il ritardo con cui si è mosso in questi mesi Palazzo San Giorgio, a causa della "vocatio" della direzione tecnica. Si tratta adesso di recuperare il terreno perduto, accelerando il più possibile sul cronoprogramma a suo tempo definito. Va detto che dovranno innanzitutto essere

realizzati due interventi aggiuntivi, peraltro già condivisi dallo stesso Piano, che riguardano la creazione di una struttura di protezione dei piani bassi della torre dall'assalto dell'acqua che potrebbe fuoriuscire dalla foce del Bisagno e di una grondaia per canalizzare le acque e rovesciarle nella darsena della Fiera. Opere che dovranno essere assegnate attraverso evidenza pubblica, evitando ogni possibile trattativa privata sempre foriera di sventure, e che quindi richiederanno tempo. Mesi, si spera, non anni.

Nel frattempo, si può procedere con l'apertura della conferenza dei servizi del Blueprint, atto propedeutico al via alla complessa macchina organizzativa che, all'inizio, si concentrerà sulle aree possedute dalla Fiera alla Spim, società del comune di Genova incaricata della valorizzazione degli spazi di Tursi. Troppo complesso, al momento, affrontare la partita del tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi (visto anche il ricorso al Tar presentato dai circoli nautici che si affacciano sullo specchio acqueo). E lo stesso vale per la demolizione dell'ex Niro di via dei Pescatori, palazzo che [redacted] deve acquistare per poi demolire, facendo spazio a una nuova darsena nautica. Meglio allora partire da aree su cui si può intervenire immediatamente o che prevedono la demolizione dei vecchi padiglioni della Fiera o la sostituzione di questi volumi con strutture commerciali, direzionali o culturali o il ritorno dell'acqua che era stata coperta dal cemento. Come inizio potrebbe già essere interessante.

L'ARTE

L'INCONTRO

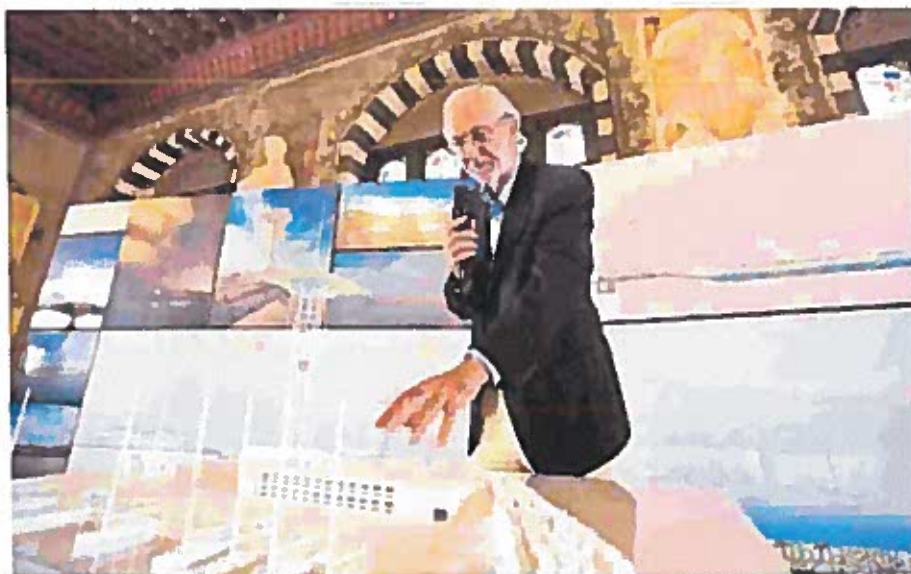
Lunedì scorso nello studio di Piano si incontrano con l'architetto l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario del porto, e Luigi Merlo, consigliere del ministro Delrio

IL PROGETTO

L'architetto Piano ha consegnato gratuitamente il progetto della nuova Torre Pilot e ora si dovranno acquisire alcune modifiche legate alla struttura che sarà costruita in Fiera

I TEMPI

Le due opere da realizzare (parapetto e grondaia) dovranno essere assegnate attraverso un'evidenza pubblica. A questo punto si può pensare di far partire i lavori nel 2017



«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».

MATTEO DELL'ANTICO E GILDA FERRARI

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».

Porto di Genova, contenitori +4,5% nel mese di aprile

Genova - Per quanto riguarda il traffico passeggeri, crescono sia i traghetti che le crociere rispettivamente con un +06,% e un +17,8 mese su mese.

Genova - Buon recupero di tutti i settori merceologici e crescita del traffico container e dei passeggeri nel porto di Genova, si legge in una nota dell'Autorità portuale. Sono questi i due elementi distintivi dei traffici del mese di aprile e del primo quadrimestre del 2016 per lo scalo del capoluogo ligure. **I contenitori fanno registrare un + 4,5% sul mese con 190.512 teu contro i 182.361 teu di marzo e un + 2,1 % sul progressivo con 739.887 teu contro i 724.559 teu dello stesso periodo dell'anno passato.** Recupera il totale del traffico generale che fa registrare un +5,2% sul mese (4.423.997 tonn.) e uno -0,5% sul progressivo (16.849.205). Il recupero del mese di aprile è dovuto soprattutto alla crescita degli olii minerali (+8,6%) e dei siderurgici (+14,0%). Cresce anche la merce varia (+4,4 % sul mese). Per quanto riguarda il traffico passeggeri, ad aprile crescono sia i traghetti che le crociere rispettivamente con un +06,% e un +17,8 mese su mese. Cresce quindi anche il numero totale dei passeggeri con un +10,1% sul mese e un +5,4% sul progressivo.

A Genova contenitori +4,5% Crescono traghetti e crociere

Buon recupero di tutti i settori merceologici e crescita del traffico container e del passeggeri nel porto di Genova, si legge in una nota dell'Autorità portuale. Sono questi i due elementi distintivi dei traffici del mese di aprile e del primo quadrimestre del 2016 per lo scalo del capoluogo ligure. I contenitori fanno registrare un + 4,5% sul mese con 190.512 teu contro i 182.361 teu di marzo e un + 2,1 % sul progressivo con 739.887 teu contro i 724.559 teu dello stesso periodo dell'anno passato. Recupera il totale del traffico generale che fa registrare un +5,2% sul mese (4.423.997 tonn.) e uno -0,5% sul progressivo (16.849.205). Il recupero del mese di aprile è dovuto soprattutto alla crescita degli olii minerali (+8,6%) e del siderurgici (+14,0%). Cresce anche la merce varia (+4,4 % sul mese). Per quanto riguarda il traffico passeggeri, ad aprile crescono sia i traghetti che le crociere rispettivamente con un +06,% e un +17,8 mese su mese. Cresce quindi anche il numero totale dei passeggeri con un +10,1% sul mese e un +5,4% sul progressivo.

Traffici in crescita nel mese di aprile sotto la Lanterna

GENOVA. Buon recupero di tutti i settori merceologici e crescita del traffico container e dei passeggeri nel porto di Genova, sottolinea una nota dell'Autorità portuale del capoluogo ligure.

Sono questi i due elementi distintivi dei traffici del mese di aprile e del primo quadrimestre del 2016 per lo scalo del capoluogo ligure.

I contenitori fanno registrare un +4,5% sul mese con 190.512 teu contro i 182.361 teu di marzo e un + 2,1 % sul progressivo con 739.887 teu contro i 724.559 teu dello stesso periodo dell'anno passato. Per quanto riguarda invece il traffico passeggeri, ad aprile crescono sia i traghetti che le crociere rispettivamente con un +06,% e un +17,8 mese su mese.

Porti: Genova, crescono container e passeggeri

Il capoluogo ligure recupera traffici in tutti i settori



- GENOVA, 25 MAG - Crescono, ancora una volta, container e passeggeri ma, in linea di massima il porto di Genova recupera in tutti i settori merceologici. Il dato emerge dall'analisi, resa nota dall'autorità portuale, dei traffici del mese di aprile e del primo quadrimestre 2016. I contenitori fanno registrare un + 4,5% sul mese con 190.512 teu e un +2,1% sul progressivo con 739.887 container. Recupera il totale del traffico generale che fa registrare un +5,2% sul mese (4.423.997 tonn.) e uno - 0,5% sul progressivo (16.849.205). Il recupero del mese di aprile è dovuto soprattutto alla crescita degli olii minerali (+8,6%) e dei siderurgici (+14,0%). Cresce anche la merce varia (+4,4% sul mese).

In aumento anche il traffico passeggeri, sia traghetti che crociere rispettivamente con un +0,6% e un +17,8 mese su mese così come sale anche il numero totale dei passeggeri con un +10,1% sul mese e un +5,4% sul progressivo.

Genova, a rischio il business di Elt

Alla Phase un ordine per il telescopio più grande del mondo. Ma mancano le aree

GENOVA. Il consorzio Ace, costituito dalle società di costruzione Astaldi (60%) e Cimolai (40%) ha firmato ieri a Monaco di Baviera il contratto da 400 milioni di euro con l'Organizzazione europea per la ricerca astronomica nell'emisfero australe (Eso) per costruire cupola e struttura principale dell'Elt (European Extremely Large Telescope), il più grande telescopio ottico al mondo, che sarà realizzato in sei anni a Cerro Armazones, nel deserto cileno dell'Atacama.

La motorizzazione di questa struttura, per un valore di 5-6 milioni, sarà realizzata dalla Phase, l'azienda hi-tech genovese che a metà marzo, proprio in vista di questa commessa, aveva fatto istanza per l'occupazione temporanea di circa metà dei 35 mila metri quadrati in porto abbandonati dalla Piaggio Aero a dicembre 2014.

Phase doveva trasferirsi su quelle aree su concessione semestrale in attesa che l'Autorità portuale mettesse a punto un bando per darne l'assegnazione definitiva, con l'impegno a lasciare entro un mese il compendio nel caso in cui il bando fosse stato vinto da un altro soggetto, anche se in realtà

oggi quelle aree sono ancora deserte. Aree pregiate: ottenerne una parte significa per la Phase - con uno stabilimento nella Valbisagno in debito di spazio - avere la certezza di realizzare la commessa a Genova, come spiega l'amministratore delegato Marco Venturini.

Tuttavia, l'azienda non è l'unica società cui fanno gola le aree adiacenti all'aeroporto di Genova: a metà mese in Authority sono arrivate 15 manifestazioni di interesse (con big come Spinelli e Genoa Metal Terminal, ma anche consorzi hi-tech) ma non da Finmeccanica, opzione però caldeggiata dai sindacati perché il gruppo è l'unico che potrebbe offrire la garanzia di assunzione a tutti i 150 lavoratori ex Piaggio che non hanno trovato impiego nel nuovo stabilimento di Villanova, garantendo l'occupazione dell'intera area e mantenendola legata all'industria aeronautica (l'idea sarebbe quella di sviluppare un drone, tecnologia su cui in passato il gruppo statale e Piaggio hanno lavorato insieme).

La Phase ha 80 dipendenti, un piano di espansione nel cassetto che la porterebbe a impiegare 250 persone, e tempo fa Venturini ha spiegato che «con la concessione temporanea e la possibilità di ottenere nuove commesse grazie ai maggiori spazi a disposizione certamente avremmo bisogno di nuovo personale. Le professionalità della Piaggio, elettronici ed elettrotecnici come noi, ci interessano senz'altro». Antonio Caminito, segretario Fiom Cgil Genova, a inizio aprile ricordava però che sulle aree ex Piaggio fino al 2014 lavoravano 400 persone.

Concordia: demolizione giunta a scafo, presto ultimo viaggio

Rimosse 25.800 tonnellate di materiali, l'82% inviato a recupero

- GENOVA, 25 MAG - Nave Concordia è alla fine. Di lei resta solo lo scafo e questa parte entro il mese di luglio sarà trasferito nei bacini di carenaggio del porto di Genova per la demolizione, dopo che i ponti sono già stati smantellati. Quello sarà il suo ultimo viaggio, poi di lei resterà solo il nome. La demolizione è stata curata dal consorzio Ship recycling, nato da un accordo fra Saipem (51%) e San Giorgio del Porto (49%). Oltre 25.800 tonnellate di materiali sono già stati rimossi, l'82% è stato inviato a recupero. Sono già state rimosse circa 18.000 tonnellate di acciaio e metalli. Novanta le aziende finora coinvolte, di cui 78 italiane. 200 operatori impegnati in questa fase, ma sono stati anche 300. La nave naufragò al Giglio il 13 gennaio 2012, per una manovra che la portò troppo vicina agli scogli. Lo scafo si squarciò: 32 furono le vittime. Per il naufragio è in corso a Firenze il processo d'appello. In primo grado il comandante Francesco Schettino è stato condannato a 16 anni e un mese di reclusione.

Seafuture, droni sottomarini alla fiera della blu economy

All'Arsenale militare di Spezia anche tubolari indistruttibili

- LA SPEZIA, 26 MAG - Impossibile danneggiare il tubolare in dotazione ai battelli del battaglione San Marco: è costruito con un materiale speciale, un elastomero in grado di resistere persino ai colpi di un'accetta. Frutto di anni di ricerca, è stato presentato dai cantieri Marcelli Stenaraulica a Seafuture, la rassegna per le nuove tecnologie legate alla blu economy e al refitting all'interno dell'Arsenale militare.

Sono 120 gli stand che propongono innovazione. Protagonista il super drone "Hero" di Leonardo-Finmeccanica, un mini elicottero in grado di scrutare anche oltre l'orizzonte e di compiere operazioni da ogni superficie. La velocità raggiunta è di 180 km orari con la possibilità di trasportare un peso di 70 kg. Uno strumento in grado di entrare in missione, sia in ambito civile che militare, per il monitoraggio e il controllo delle coste, per valutare disastri ambientali in corso e di ricerca in mare. Da Leonardo-Finmeccanica arriva anche il veicolo subacqueo "V-Fides", sviluppato nel sito di Livorno. V-Fides è un drone subacqueo che può essere guidato da remoto o a guida autonoma.

Può imbarcare vari tipi di sensori grazie agli ampi volumi dello scafo in fibra di carbonio, come sensori acustici, sistemi di acquisizione video e sistema di analisi dell'inquinamento ambientale. Nella "configurazione base", il V-Fides è in grado, tra l'altro, di navigare lungo un percorso predefinito, eseguendo autonomamente, in più punti e a varie profondità, prelievi di acqua di mare con relativa misura del tasso di inquinamento da mercurio. Nell'ambito navale la Ferretti presenta per il ramo d'azienda dedicato alla difesa la Fsd 195, un'imbarcazione che coniuga l'altissimo livello di prestazione di uno yacht (può arrivare a 50 nodi) alle peculiarità di un pattugliatore con compiti di ricerca persone. L'imbarcazione, in allestimento sino a fine giugno nei cantieri di Cattolica, vedrà il suo varo alla Spezia in estate.

Nell'ambito del pattugliamento Sitep ha presentato un innovativo sistema d'ingaggio di una minaccia, una strumentazione in grado di avvistare, comunicare e registrare la scena di un ipotetico avvicinamento di "pirati" o barconi. "La richiesta di questi strumenti - dice Luigi Corradino - è cresciuta negli ultimi anni nei nostri mari ma anche nelle basi navali del medio oriente e del far east".

PORTO SOLUZIONI «PAPERLESS»

PER NON PENALIZZARE LA LOGISTICA

La pesa dei container per l'export collegata col «Vespucci»

L'ORMAI prossima entrata in vigore della nuova normativa internazionale Solas che ha reso obbligatoria la pesa dei container all'export, il regime scatta dal 1° luglio: ha spinto terminalisti, operatori all'export e la stessa **Capitaneria di Porto** ad attivarsi per dare agli spedizionieri un servizio che i terminal da soli - sia il Terminal darsena Toscana sia il Lorenzini - non sono in grado di fornire, pena l'ingorgo all'ingresso.

Mentre alcune delle catene logistiche che fanno capo anche al nostro porto si stanno attrezzando all'origine - anche nelle aree delle aziende con maggiori volumi all'export -

(foto) in collaborazione con i vertici dell'interporto Vespucci di Giusticeo hanno deciso di realizzare una piattaforma per la pesatura certificata, acquisendo il necessario (sistemi di pesa «a raso» come ha imposto

la circolare-decreto delle Capitanerie di porto) che è in fase di sistemazione nell'interporto stesso.

PER FACILITARE ulteriormente le operazioni all'export, è stato assicurato che la piattaforma del Vespucci sarà collegata al sistema Tpcs del porto, trasferendo in tempo reale agli organi di controllo tutti i dati relativi alla pesa del contenitore in export in modo da velocizzare ulteriormente le procedure d'imbarco. Avviato fin dal

novembre del 2014, il sistema Tpcs (acronimo di Tuscan Port Community System) consente di svolgere tutte le principali operazioni per il ritiro e la consegna delle spedizioni in modalità «paperless», ovvero informatica. Il collegamento della pesa dell'interporto Vespucci con il sistema livornese avvantaggia ulteriormente le spedizioni in export e si avvicina nei tempi a quelli celebrati dai grandi porti del Nord Europa.

A.F.



Napoli, in crisi i "camalli" partenopei

Genova - Braccio di ferro con l'Authority per ottenere l'articolo 15 bis. Male anche Conateco: 100 esuberi se non sarà rinnovata la cassa integrazione.

ALBERTO GIARA

Genova - **E' braccio di ferro fra Autorità portuale e Compagnia unica lavoratori portuali di Napoli, per il riconoscimento del diritto di quest'ultima a ottenere i fondi previsti dall'articolo 15 bis della legge 84.** La Culp ne ha fatto richiesta più di un anno fa, ma a febbraio 2016 l'Authority aveva archiviato la pratica per mancanza di risposte da parte dell'Inps. Il presidente della Culp, Pierpaolo Castiglione, spiega che i fondi sono necessari in un momento di difficoltà del porto di Napoli che sta incidendo sui conti della compagnia, in attesa che vengano superati l'impasse sulla governance (lo scalo è commissariato da più di tre anni) e quella sulle opere, con i dragaggi non ancora parliti. Soprattutto questi ultimi potrebbero avviare un circolo virtuoso che rilancerebbe lo scalo, ma non prima di due anni. **Nel frattempo la Culp sta coprendo le perdite con le riserve del fondo di accantonamento.** Il passivo, che fino a tre anni fa si aggirava sul milione di euro all'anno, sotto la presidenza di Castiglione è sceso a 300 mila euro. Un peso comunque non più sostenibile.

«Fra un anno e mezzo i soldi del fondo finiranno e se non cambia qualcosa saremo costretti a dichiarare fallimento», afferma Castiglione. Per questo la comunicazione dell'Autorità portuale che la pratica per accedere ai fondi dell'articolo 15 bis era archiviata è arrivata come una doccia gelata. «Abbiamo protestato e finalmente ci è stato promesso che domani (oggi per chi legge, ndr) la pratica verrà riaperta. Altrimenti faremo ricorso al Tan». I termini per presentarlo stanno scadendo e quella di oggi è l'ultima occasione per non arrivare ancora una volta alle carte bollate. **La Culp ha fatto richiesta di poter godere dei vantaggi del 15 bis per quattro anni, fra 2014 e 2017.** Complessivamente sono stati chiesti 2,080 milioni di euro da spalmare sui quattro anni. Di questi, 130 mila saranno destinati alla formazione, gli altri a coprire le posizioni previdenziali (contributi e assegni) del personale in esubero. In cambio del beneficio, infatti, la legge chiede alle compagnie una riduzione del personale pari al 5 per cento per ogni anno. La Culp ha un organico di 80 persone e ha previsto in quattro anni il pensionamento di 15 lavoratori, che non saranno sostituiti.

Al di là delle soluzioni di emergenza, il porto di Napoli ha bisogno di interventi strutturali. I dragaggi non possono partire perché mancano i finanziamenti europei. Perso il treno dei fondi del periodo 2007-2013, 150 milioni che non è

- segue -

riuscita a utilizzare in tempo, l'Autorità portuale sta aspettando una risposta della Commissione sulla possibilità di inserire la stessa cifra nel programma europeo 2014-2020. L'altra ieri è stata inviata una lettera alla Regione sollecitando chiarimenti sul tema. L'alternativa, come ha accennato anche il ministro Graziano Delrio nel suo ultimo passaggio a Napoli, ospite del Comitato portuale, è accendere un mutuo, grazie all'avanzo di 23 milioni dell'ultimo bilancio dell'Authority. Una volta risolto il problema finanziario, saranno necessari almeno 4-6 mesi per la gara, salvo contenziosi, e 14 mesi di lavori. L'orizzonte perché il porto sia pronto ad accogliere navi più grandi è quindi il 2018, proprio il periodo che potrebbe coprire l'articolo 15 bis chiesto dalla Culp.

Ma quest'ultima non è sola a essere in difficoltà nello scalo partenopeo. Il terminal Conateco ha risolto nei mesi scorsi il contenzioso con l'Autorità portuale, pagando i canoni arretrati e salvando la concessione. **«Ma sul fronte finanziario - afferma Ugo Milone, rappresentante dei lavoratori in Comitato portuale e segretario nazionale Fit-Cisl portuali - ci sono ancora grossi problemi. Il 31 luglio scade la cassa integrazione per i 357 dipendenti. L'azienda ha minacciato di avviare cento esuberi».** Il sindacato ha chiesto di aprire un tavolo per discutere sui costi portuali che devono sostenere le aziende. «Una ricerca di Confindustria - afferma Milone - mostra che a Napoli sono i più cari d'Italia. Qui si paga il doppio anche rispetto al vicino porto di Salerno. I collaboratori del ministro, Luigi Merlo e Ivano Russo, hanno assicurato che il tavolo verrà aperto presto».

Napoli, in crisi i camalli partenopei

Male anche Conateco: 100 esuberi se non sarà rinnovata la cassa integrazione

E' braccio di ferro fra Autorità portuale e Compagnia unica lavoratori portuali di Napoli, per il riconoscimento del diritto di quest'ultima a ottenere i fondi previsti dall'articolo 15 bis della legge 84. La Culp ne ha fatto richiesta più di un anno fa, ma a febbraio 2016 l'Authority aveva archiviato la pratica per mancanza di risposte da parte dell'Inps. Il presidente della Culp, Pierpaolo Castiglione, spiega che i fondi sono necessari in un momento di difficoltà del porto di Napoli che sta incidendo sui conti della compagnia, in attesa che vengano superati l'impatto sulla governance (lo scalo è commissariato da più di tre anni) e quella sulle opere, con i dragaggi non ancora partiti. Soprattutto questi ultimi potrebbero avviare un circolo virtuoso che rilancerebbe lo scalo, ma non prima di due anni. Nel frattempo la Culp sta coprendo le perdite con le riserve del fondo di accantonamento. Il passivo, che fino a tre anni fa si aggirava sul milione di euro all'anno, sotto la presidenza di Castiglione è sceso a 300 mila euro. Un peso comunque non più sostenibile. «Fra un anno e mezzo i soldi del fondo finiranno e se non cambia qualcosa saremo costretti a dichiarare fallimento», afferma Castiglione. Per questo la comunicazione dell'Autorità portuale che la pratica per accedere ai fondi dell'articolo 15 bis era archiviata è arrivata come una doccia gelata. «Abbiamo protestato e finalmente ci è stato promesso che domani (oggi per chi legge, ndr) la pratica verrà riaperta. Altrimenti faremo ricorso al Tar». I termini per presentarlo stanno scadendo e quella di oggi è l'ultima occasione per non arrivare ancora una volta alle carte bollate. La Culp ha fatto richiesta di poter godere dei vantaggi del 15 bis per quattro anni, fra 2014 e 2017. Complessivamente sono stati chiesti 2,080 milioni di euro da spalmare sui quattro anni. Di questi, 130 mila saranno destinati alla formazione, gli altri a coprire le posizioni previdenziali (contributi e assegni) del personale in esubero. In cambio del beneficio, infatti, la legge chiede alle compagnie una riduzione del personale pari al 5 per cento per ogni anno. La Culp ha un organico di 80 persone e ha previsto in quattro anni il pensionamento di 15 lavoratori, che non saranno sostituiti. Al di là delle soluzioni di emergenza, il porto di Napoli ha bisogno di interventi strutturali. I dragaggi non possono partire perché mancano i finanziamenti europei. Perso il treno dei fondi del periodo 2007- 2013, 150 milioni che non è riuscita a utilizzare in tempo, l'Autorità portuale sta aspettando una risposta della Commissione sulla possibilità di inserire la stessa cifra nel programma europeo 2014-2020. L'altro ieri è

L'AVVISATORE MARITTIMO

Napoli, in crisi i "camalli" partenopei
Male anche Conateco: 100 esuberi se non sarà rinnovata la cassa integrazione

Doppio varo per d'Amico International Shipping

Concordia, quasi completata la demolizione

Made in Italy, dalle Romule arrivi uno spigoli incoraggiati

L'Avvisatore Marittimo è la rivista di settore per i professionisti del settore marittimo. Contiene informazioni, notizie, commenti e opinioni su tutti gli aspetti della vita del porto e della navigazione. È distribuita gratuitamente a tutti i soci della Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli e a tutti i soci della Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Genova.

Concordia, quasi completata la demolizione

Made in Italy, dalle Romule arrivi uno spigoli incoraggiati

- segue -

stata inviata una lettera alla Regione sollecitando chiarimenti sul tema. L'alternativa, come ha accennato anche il ministro Graziano Delrio nel suo ultimo passaggio a Napoli, ospite del Comitato portuale, è accendere un mutuo, grazie all'avanzo di 23 milioni dell'ultimo bilancio dell'Authority. Una volta risolto il problema finanziario, saranno necessari almeno 4-6 mesi per la gara, salvo contenziosi, e 14 mesi di lavori. L'orizzonte perché il porto sia pronto ad accogliere navi più grandi è quindi il 2018, proprio il periodo che potrebbe coprire l'articolo 15 bis chiesto dalla Culp. Ma quest'ultima non è sola a essere in difficoltà nello scalo partenopeo. Il terminal Conateco ha risolto nei mesi scorsi il contenzioso con l'Autorità portuale, pagando i canoni arretrati e salvando la concessione. «Ma sul fronte finanziario - afferma Ugo Milone, rappresentante dei lavoratori in Comitato portuale e segretario nazionale Fit-Cisl portuali - ci sono ancora grossi problemi. Il 31 luglio scade la cassa integrazione per i 357 dipendenti. L'azienda ha minacciato di avviare cento esuberanti». Il sindacato ha chiesto di aprire un tavolo per discutere sui costi portuali che devono sostenere le aziende. «Una ricerca di Confindustria - afferma Milone - mostra che a Napoli sono i più cari d'Italia. Qui si paga il doppio anche rispetto al vicino porto di Salerno. I collaboratori del ministro, Luigi Merlo e Ivano Russo, hanno assicurato che il tavolo verrà aperto presto». Alberto Ghiara

Assegnato un appalto da 5 milioni

Un anno per la realizzazione degli edifici di logistica nell'area darsena servizi

● Un nuovo bando che si chiude, un appalto assegnato per oltre 5 milioni di euro. I lavori al porto segnano un nuovo punto verso il futuro. Un futuro nel quale lo scalo di Taranto è proiettato in un ruolo di protagonista nel contesto del Mediterraneo, non solo per la sua posizione geografica invidiabile ma anche perché efficacemente attrezzato di infrastrutture moderne.

Proprio ieri si è tenuta la seduta pubblica di gara che si è conclusa con l'aggiudicazione provvisoria, con il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, di un appalto relativo alla "Redazione della progettazione esecutiva e esecuzione dei lavori di realizzazione degli edifici per la sistemazione logistica dei servizi tecnico nautici in area retrostante la darsena servizi nel porto di Taranto". Si tratta di strutture che serviranno alle imprese che si insedieranno al porto.

Tornando all'esito della gara, l'appalto è stato assegnato ad un costituendo raggruppamento di imprese che è formato da Ramirez Group Surl, Impresa Del Fiume Spa, Modumec Ecoambiente srl.

Il raggruppamento d'impresa che ha ottenuto il punteggio totale di 93,369 su 100, con un prezzo offerto pari a 5.304.895 euro ed un tempo offerto di esecuzione dei lavori pari a 355 giorni. Un anno e oltre 5 milioni di euro per realizzare le strutture e trasformare l'area secondo il progetto che si può notare nelle foto pubblicate in questa pagina.

Le offerte pervenute e ammesse in gara sono state ventidue. Lo fanno sapere dall'Autorità portuale che sta coordinando le importanti opere di infrastrutturazione in tutto lo scalo.

Entrando nel dettaglio della gara di ieri il commissario dell'autorità, Sergio Prete, precisa che l'offerta prima classificata nella graduatoria provvisoria di gara non è risultata anormalmente bassa.

I lavori si prevede l'apertura del cantiere alla fine del mese di settembre prossimo, previo accertamento dei requisiti del raggruppamento risultato

aggiudicatario e la redazione del progetto esecutivo. La consegna sarebbe, secondo questo schema, a settembre 2017.

Saranno realizzati due edifici nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio del porto mercantile di Taranto. Qui troveranno idonea sistemazione logistica gli addetti alle complementari attività portuali di servizio quali piloti, operatori dei rimorchiatori, bucaioli, ormeggiatori, eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale.

L'opera rientra nel più generale quadro di efficientamento e riqualificazione con ammodernamento del porto e dei servizi ad esso connessi. In questo modo lo scalo risponderà, attraverso la modularità e la flessibilità, alle diverse esigenze riportate dagli operatori.

Da una parte i lavori, dall'altra la promozione. Il porto di Taranto infatti partecipa in questi giorni all'undicesima edizione di "Breakbulk Europe 2016" di Anversa.

Lo Ionian Shipping Consortium è ospite nello stand promosso dall'autorità portuale di Taranto. Ad Anversa sono pre-

LA PROMOZIONE

Taranto ad Anversa per "Breakbulk Europe"

● Il porto di Taranto partecipa in questi giorni all'undicesima edizione di "Breakbulk Europe 2016" di Anversa. Lo Ionian Shipping Consortium è ospite nello stand dell'autorità portuale di Taranto.

IL CONSORZIO

Ionian Shipping porta l'esperienza jonica

● «Ionian Shipping Consortium porta in dote una specializzazione decennale delle maestranze portuali con una serie di imbarchi di colli eccezionali», si legge in una nota del consorzio.

senti 700 espositori per 100 Paesi, 20 i porti specializzati nella movimentazione di general cargo, carpenteria, cobco e oil&gas. Oggi la chiusura. In questi giorni i principali operatori internazionali nel settore del general cargo hanno avuto possibilità di incontrarsi: occasione utile per illustrare le numerose specializzazioni presenti nel porto di Taranto. Tra gli espositori, compagnie marittime specializzate, spedizionieri, porti e terminali, fornitori di servizi logistici. Ionian Shipping Consortium è presente nell'ambito di iniziative tese alla promozione e diversificazione dei traffici marittimi.

L'avanzata francese del magnate Bolloré con il colosso Saga

C'è la doppia offerta della controllata Interesse per molo polisettoriale e Ilva

L'imprenditore ha messo gli occhi sui Servizi Marittimi del siderurgico

● L'interesse del magnate Vincent Bolloré nei confronti di Ilva - in particolare nel settore logistica - è confermato. Quanto emerso nelle ultime ore prende corpo ma gli scenari futuri del siderurgico sono appesi a equilibri sottili e a un arbitro: Cassa Depositi e Prestiti.

Cdp è una società per azioni finanziaria italiana, partecipata per l'80,1% dal Ministero dell'Economia e delle finanze, per il 18,4% da diverse fondazioni bancarie e il restante 1,5% in azioni proprie. Il suo ruolo sarà determinante ai fini della partita: a seconda dei movimenti della società a controllo pubblico, si formeranno le cordate.

Ed ecco perché Bolloré, interessato alle attività nella logistica di Ilva, potrebbe entrare in una delle cordate in lizza attraverso la controllata Saga per rilevare l'intero gruppo. Nei giochi a incastro, quindi, Cassa Depositi e Prestiti assu-

me una parte fondamentale: poi, oltre ai componenti della cordata, sarà altrettanto basilare valutare piano industriale, ambientale e occupazionale del nuovo soggetto.

Ma il gruppo francese ha anche altre mire. In Italia e, soprattutto, a Taranto. Il 3 maggio, nella gara ad evidenza pubblica per l'assentimento di una o più concessioni "afferriti il Compendio denominato Molo Polisettoriale del porto di Taranto", uno dei pluchi conteneva la manifestazione di interesse del costituendo consorzio formato da "Saga Italia Spa", "Ionian Shipping Consortium", "Taranto Iniziative Produttive Srl" e "Tecnomic Engineering Srl".

Saga Italia Spa fa parte del Gruppo Bolloré, leader mondiale nel campo dei trasporti internazionali e della logistica

integrata. Con un fatturato consolidato di oltre 5,4 miliardi di euro e più di 30 mila impiegati a livello mondiale, il Gruppo è tra le 200 organizzazioni leader in Europa. Con una rete globale di oltre 600 uffici, il Gruppo è in grado di offrire un supporto diretto in oltre 130 paesi.

Saga Italia si occupa di tutte le attività di trasporto (aereo, mare, ferrovia o camion) su base mondiale, dal ritiro della spedizione alla sua destinazione finale, passando per la sua movimentazione, magazzinaggio, addebiementi.

L'obiettivo di Saga Italia Spa è di essere un fornitore di

servizi logistici integrati, in grado di organizzare molteplici tipologie di trasporto, qualunque ne sia l'origine, la destinazione, il modo di trasporto o il tipo di merci, dal collo singolo al progetto industriale.

Bolloré, quindi, attraverso la controllata Saga Italia ha già messo gli occhi su Taranto e in particolare sul Molo Polisettoriale. E tramite il consorzio Ionian anche su Ilva, in particolare su "Ilva servizi marittimi" che conta una flotta in cui spicca l'ammiraglia Gemma da 330 metri di lunghezza per 57 di larghezza, con un pescaggio di 22,10 metri a pieno carico, completata in 13 mesi nei cantieri cinesi Dalian Shipbuilding Industry nel 2012. Oltre a Gemma, l'armata navale annovera gli spintori Urso Major, Urso Minor, Corona Australe e Corona Boreale.

La scadenza per le offerte vincolanti su Ilva è stata posticipata la settimana scorsa al 23 giugno. La partita è aperta e potrebbero esserci ripercussioni sugli interessi generali al di là della logistica.

Porto e trasporti, ecco i tecnici

L'Istituto superiore pronto a partire col biennio di studi. Si lavora alla mobilità sostenibile

● S'intitola «Il ruolo dell'Istituto tecnico superiore nel piano strategico della portualità e logistica, idee di sviluppo» il convegno organizzato dall'Its per la mobilità sostenibile della Regione Puglia nato a Taranto quasi un anno fa e ormai pronto a dare vita al biennio di studi che formerà tecnici specializzati nell'ambito della «Gestione delle infomobilità e delle infrastrutture logistiche». L'iniziativa, oggi alle 9 nell'aula magna del Consorzio Asi, in via del Tratturillo Tarantino al quartiere Porto VI, sarà aperta dai saluti istituzionali del sindaco di Taranto, Ezio Stefàno, dal presidente del consorzio Asi di Taranto, Costantino Carriero, e dall'assessore regionale alle Infrastrutture e mobilità Giovanni Giannini. Dopo l'intervento dei rappresentanti del mondo universitario, Bruno Notarnicola dell'Università di Bari e il rettore del Politecnico di Bari, Eugenio Di Sclascio, la parola passerà a Francesco Cossì, assessore comunale alle Politiche del lavoro, che focalizzerà il suo intervento su «La centralità di Taranto» e le azioni di sviluppo in corso e al vice presidente dell'Its, Rosmunda Gentili, che illustrerà le proposte formative già pianificate dall'Its stesso. Poi nel vivo del tema si entrerà con l'intervento di Silvio Busca, presidente dell'Its, che metterà in evidenza «Il ruolo della formazione terziaria». Al confronto interverranno esperti della materia e dei vertici istituzionali del settore in Puglia come Barbara Valentini, direttore del Dipartimento mobilità della Regione Puglia, che si occuperà del «Piano regionale dei trasporti», e Antonio Scaramo dell'Agenzia regionale per la mobilità che si concentrerà su «La mobilità sostenibile».

Durante i lavori, moderati dal giornalista Domenico Palmiotti, interverranno anche Giuseppe Arnesen, amministratore unico Aeroporti di Puglia su «Il sistema aeroportuale nel Piano regionale dei Trasporti», Sergio Prete, comandante dell'Autorità portuale di Taranto, che descriverà «Il ruolo del porto di Taranto». Un contributo all'evento, si legge in una nota, sarà offerto inoltre dalle aziende che hanno aderito alla fonda-

zione che ha dato vita all'Istituto tecnico superiore della mobilità sostenibile, il luogo nel quale saranno formati i tecnici specializzati del futuro sulla base delle reali esigenze delle imprese impegnate nel settore. Sul ruolo delle aziende e sul contributo che queste potranno offrire alla formazione del corsista e all'occupazione interverranno Ciro Armigera, responsabile del controllo di gestione della Gls spa, Pietro Carallo, direttore amministrativo dell'Amat di Taranto, Massimo Paganelli dell'Arcu manager Plusceve e MyCicero. Infine a Gianni Lauzi, dell'Istituto superiore per la mobilità sostenibile, toccherà il compito di illustrare la ricerca effettuata dal comitato tecnico scientifico dell'Istituto «Sull'analisi delle competenze, tecnologie e innovazioni nell'ambito della logistica e dell'infomobilità quali figure professionali per la Puglia». È una occasione importante di confronto perché segna il primo step e tanto risultato raggiungendo questa prima tappa di stretta collaborazione tra pubblico e privato tarantino Busca.

Porto, una nuova sede per i servizi nautici

Centro polivalente San Cataldo, cantiere pronto a partire

● L'Autorità portuale di Taranto avvia un altro cantiere, aggiudicati infatti i lavori per la sistemazione logistica del complesso dei servizi nautici. L'altro ieri si è infatti tenuta la seduta pubblica di gara, informa il commissario dell'Autorità Sergio Prete, «che si è conclusa con l'aggiudicazione provvisoria, con il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, dell'appalto relativo alla "Realizzazione della progettazione esecutiva e

esecuzione dei lavori di realizzazione degli edifici per la sistemazione logistica dei servizi tecnici nautici in area retrostante la darsena servizi nel porto di Taranto».

L'intervento, aggiunge Prete, è stato affidato al consorzio rag-

gruppamento di imprese Ramirez group, impresa Del Fiume, Modinoc Ecunobiente che ha ottenuto il punteggio totale di 80,369/100 con un prezzo offerto pari a 5.704.836,38 euro ed un tempo offerto di esecuzione dei lavori pari a 355 giorni. Le offerte pervenute e ammesse in gara sono state 22.

«L'offerta prima classificata nella graduatoria provvisoria di gara - dice l'Autorità portuale - non è risultata anormalmente bassa. Si prevede l'apertura del cantiere alla fine di settembre previo accertamento dei requisiti del raggruppamento risultato aggiudicatario e la redazione del progetto esecutivo». Nella specificazione è noto il commissario Prete,

mercantile di Taranto, dove troveranno idonea sistemazione logistica gli addetti alle complementari attività portuali di servizio quali piloti, operatori dei rimorchiatori, barcajoli, ormeggiatori ed eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale. L'opera - si sottolinea - rientra nel più generale quadro di efficien-

tamento e riqualificazione e riassetto del porto e dei servizi ad esso connessi e risponde, attraverso la modularità e la flessibilità, alle diverse esigenze riportate dagli operatori».

È un'altra opera pronta a partire in tempi più immediati ed è la costruzione del centro polivalente sulla banchina del molo San Cataldo. L'intervento per circa 6 milioni di euro è stato aggiudicato all'impresa Christian Color di Taranto. L'avvio è previsto tra una data compresa tra il 6 e il 10 giugno prossimi anche se l'Autorità portuale vorrebbe legare quest'evento a qualcosa di specifico del traffico crocieristico, visto che il porto di Taranto si è spinto anche in questa direzione e che dal 2017 saranno tappe a Taranto le navi della compagnia Thomson Cruises.

E per promuovere il porto di Taranto in termini più complessivi, Ionian Shipping Consortium è ad Anversa per partecipare all'un-

porti specializzati nella movimentazione di general cargo, carpenteria, enlico e oil&gas. «Fino a oggi - comunica Ionian Shipping Consortium - i principali operatori internazionali nel settore del general cargo avranno possibilità

di incontrarsi. Occasione utile per illustrare le numerose specializzazioni presenti nel porto di Taranto. Tra gli espositori, compagnie marittime specializzate, spedizionieri, porti e terminali, for-

nitrici di servizi logistici».

«Ionian Shipping Consortium - si afferma nella nota - nell'ambito di iniziative tese alla promozione e diversificazione dei traffici marittimi, porta in dote una specia-

lizzazione decennale delle maestranze portuali con una serie di imburchi di colli eccezionali, prodotti da industrie leader del settore che concentrano le loro spedizioni nel porto di Taranto».

dicesima edizione di «Breakbulk Europe 2016» Ionian Shipping è nello stand promosso dall'Autorità portuale di Taranto. Ad Anversa, in particolare, sono presenti 700 espositori per 100 Paesi e 20

«saranno realizzati due edifici nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolacchio del porto

La riforma entrerà in vigore a luglio. E la moratoria?

L' Authority Gioia -Messina incombe, e il Comitato anticipa il piano dei lavori

Traguardi importanti per i 2 porti e anche per la Fiera Ma il Comune capoluogo si astiene per approfondire

La nuova **Autorità portuale** "di sistema", quella del Tirreno meridionale che unirà la gestione del porto di Messina a quella del maxi scalo di Gioia Tauro, incombe sempre più. Il decreto Delrio è già all' esame di entrambe le commissioni Trasporti, del Senato e della Camera, e secondo le volontà del governo Renzi il decreto legislativo dovrebbe essere promulgato addirittura l' 1 luglio 2016.

Se questa è la norma fin qui messa nero su bianco, sembra aperta la prospettiva dell'«autonomia a termine», la ciambella di salvataggio (o forse la bombola dell' ossigeno...) della moratoria ovvero dell' indipendenza di alcune Authorities da 1 a 3 anni. Quella opportunità di rinvio sostanziale degli accorpamenti che i presidenti delle Regioni possono richiedere a tutela dei porti ritenuti strategici - come Messina -Milazzo - almeno per portare a termine percorsi d' immensa importanza per i territori di riferimento. Nella direzione delle "moratorie" si sono già mossi con maggiore o minore fondatezza svariati Comuni **portuali** siciliani (Messina, Catania e **Palermo** per Trapani) i presidenti delle attuali Authorities, hanno già richiesto a Crocetta - come ha fatto Antonino De Simone per Messina -Milazzo - di inviare al

Governo Renzi le istanze di moratoria. Vero è che, secondo la "Delrio", tali richieste andranno presentate nei 60 giorni successivi al primo giorno di entrata in vigore del decreto, ma più che legittimo era chiedere ai governatori di farsi trovare immediatamente pronti a far valere i bisogni dei territori. Senza che tutto finisca nel gioco di nuovi sottogoverni - su chi "gestirà" i porti in moratoria... - con danni pesanti per quei porti (e città) che rischiano tempi lunghi in vari obiettivi, dovendo attendere i tempi di messa in moto e forse anche le differenti scelte della nuova Authority di sistema. Un esempio?

Il fondo triennale di 13,9 milioni per demolire -ricostruire l' ex Teatro in Fiera destinato alla Città e agli stessi uffici dell' Authority.

Per questo bene ha fatto il Comitato **portuale** ad approvare in anticipo, rispetto al 30 giugno, l' ultimo Piano triennale 2017-2019 presentato dalla gestione De Simone -Di Sarcina. Il voto è stato favorevole

- segue -

quasi all'unanimità, vista l'astensione del Comune, rappresentato dall'assessore Sebastiano Pino. Che ha posto l'esigenza di un approfondimento, richiamando anche l'aiuto che Palazzo Zanca ha chiesto all'Authority nell'ambito del Masterplan: 16 milioni per la piastra logistica di S. Filippo, sul territorio comunale. Ma per destinare un importo simile - con le "casce" destinate a trasferirsi a Gioia - occorrono studi ed iter amministrativi.

ALESSANDRO TUMINO

Milazzo, l' Aula approva una mozione

Allagamenti nella Piana, soluzioni radicali

*Ora due sedute su piano sanitario e assetto dell' **Autorità portuale***

MILAZZO Decisa presa di posizione del Consiglio comunale sul problema degli allagamenti della Piana che nonostante tanti annunci è rimasto irrisolto. Le forze politiche hanno approvato a maggioranza una mozione presentata dal gruppo del Pdr ed illustrata dal consigliere Santino Saraò che impegna l' Amministrazione ad attivarsi per porre in essere tutti gli interventi necessari alla soluzione dell' emergenza più volte sollecitata dai cittadini che si sono costituiti anche in Comitati, intervenendo anche con le ferrovie dello Stato, il Consorzio autostrade siciliane, Esa e il Consorzio di bonifica del Mela, per sollecitare la costante pulizia dei canali di scolo di loro competenza; predisponendo altresì la progettazione di opere finalizzate alla raccolta delle acque. Si spera che non si tratti dell' ennesima lettera destinata a rimanere agli atti dei lavori d' Aula. Il consesso ha invece respinto la mozione con la quale il consigliere Rosario Piraino proponeva la collocazione di cestini gettacarte e posacenere di cortesia, ritenendo che la questione sarà risolta non appena si approverà il regolamento predisposto per la gestione dei contratti di sponsorizzazione e delle erogazioni libere a favore del Comune.

I lavori proseguiranno oggi e domani con due sedute straordinarie. Stasera alle 19,30 si parlerà della riorganizzazione della rete ospedaliera (ieri mattina il sindaco Formica e il presidente del consiglio Nastasi sono stati in visita al "Fogliani" incontrando il direttore sanitario) mentre domattina i riflettori saranno accesi sull' accorpamento dell' **Autorità portuale**.

ANDREA ITALIANO

Inchiesta petrolio. «Sono sereno»

Lo Bello interrogato dai Pm di Potenza respinge le accuse

Il presidente di Unioncamere, Ivan Lo Bello, nega le accuse di abuso d'ufficio e traffico illecito di influenze.

Ieri è stato interrogato dalla Procura di Potenza nell'ambito dell'inchiesta sulla gestione degli affari legati al business del petrolio in Val d'Agri. In particolare si fa riferimento allo stralcio sul "quartierino romano", una presunta organizzazione per delinquere che sarebbe stata capeggiata dall'imprenditore Gianluca Gemelli, ex compagno dell'allora ministra Federica Guidi, per intervenire sulle nomine dell'autorità portuale di Augusta (Siracusa) e assicurarsi commesse.

L'audizione si è svolta al tribunale del capoluogo lucano col procuratore aggiunto Francesco Basentini e il sostituto Laura Triassi. Il nome di Lo Bello è finito nelle indagini per la vicenda legata alla conferma come commissario dell'Autorità portuale di Augusta di Alberto Cozzo, anche lui legato alla presunta cricca.

L'ipotesi dei magistrati è che Gemelli abbia indotto Lo Bello a muovere pressioni sul ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio

(sentito due giorni fa dagli inquirenti a Roma come persona informata dei fatti) al fine di lasciare Cozzo al suo posto, così da avvantaggiare le proprie iniziative imprenditoriali nel porto di Augusta. Lo Bello ha negato ogni circostanza, così come ha fatto il Delrio.

I pm hanno sottoposto a Lo Bello una delle varie telefonate intercettate nel corso delle indagini. Si tratta di una conversazione tra Gemelli e Cozzo, in cui il primo precisa che «mi ha chiamato Ivan (Lo Bello, ndr)...ha detto "sono stato un'ora (da Delrio, ndr)"...quindi va bene». Gemelli, inoltre, assicura a Cozzo che Lo Bello avrebbe detto che «al novantanove per...domani rientri».

Infine, racconta allo stesso Cozzo che «domani ti fanno il decreto».

Ieri i magistrati hanno anche ascoltato l'ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, capo dell'Ufficio pianificazione finanziaria della Marina militare. Il suo nome compare in un'intercettazione con Nicola Colicchi, presunto lobbista, in cui racconta di un "briefing" con il sottosegretario alla Difesa, Gioachino Alfano, per questioni legate ai finanziamenti previsti dalla Legge Navale.

Altro interrogatorio è stato quello di Fabrizio Vinaccia della Mbda Italia (società della galassia Finmeccanica, già ambasciatore in Bielorussia e Tagikistan del sovrano ordine di Malta). Vinaccia,

- segue -

stando agli atti dei magistrati, punterebbe al «programma Sistemi di difesa e sicurezza del territorio» in Campania al cui «interno verrà inserita la video sorveglianza ai missili». A gestire il tutto sarebbe stato Valter Pastena, ex dg del ministero dell' Economia che avrebbe provveduto a organizzare un accordo tra vari ministeri (Interni, Difesa, Mef e Mise) e una rete di imprese.

IVAN CIMMARUSTI SARA MONACI

Delrio: "Lo Bello ha inventato tutto"

Inchiesta petrolio. Il ministro interrogato dai pm: "Nessuna pressione per la nomina di Cozzo". Il vicepresidente di Confindustria: "Ho detto la verità"

ROMA - "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 oggi 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 a ottenere Lo Bello (il vicepresidente di Confindustria, indagato, che sarà

- segue -

sentito domani a Potenza) dal ministro Delrio a proposito della nomina di Cozzo". Nella conversazione, infatti, ad un certo punto Colicchi 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 '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 per capito, per quello non della capitaneria". "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. E inoltre, ha sostenuto il ministro, la decisione non è stata una conseguenza dell'incontro con il vicepresidente di Confindustria, poiché la nomina fu formalizzata e trasmessa alla Regione Sicilia la mattina e l'incontro con Lo bello ci fu nel tardo pomeriggio. "Stimo troppo il ministro Delrio ma non mi sono inventato nulla. Non ho sponsorizzato nomine e non ho neanche parlato di decreti stracciati", ha replicato il vicepresidente di Confindustria.

"Area vasta della Sicilia occidentale", ci sono anche le Egadi

Le isole Egadi entrano nella programmazione dell' Area vasta della Sicilia occidentale. Soddisfatto del risultato il sindaco Giuseppe Pagoto: "Ringrazio il sindaco di Marsala, Alberto Di Girolamo, e tutto il partneriato, per la volontà di includere l' arcipelago nella programmazione. Abbiamo manifestato subito la nostra adesione a questo progetto per la promozione e lo sviluppo della mobilità sostenibile, delle infrastrutture, dei trasporti di persone e merci, anche allo scopo di valorizzare le attività culturali e il turismo per favorire la crescita economica della costituenda Area vasta". Al progetto di governance aderiscono già due Ministeri - quello dell' Ambiente e Territorio e quello delle Infrastrutture e Trasporti, otto comuni (Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetrano, Erice e Alcamo), l' ANCI, Aigest e Gesap, le due società che gestiscono gli aeroporti di Birgi e Palermo, l' AMAT, l' Autorità Portuale e la Direzione Marittima di Palermo. L' iniziativa consentirà di utilizzare fondi della programmazione comunitaria 2014-2020 a cui fa riferimento anche la corposa pianificazione territoriale svolta da Palermo e Termini Imerese, a cominciare dalla "Rete delle città innovative" promossa dal Ministero dei Trasporti.

Si spezza fune al porto, un ferito Ricoverato in prognosi riservata

Riforma Boschi e tagli all' Ars Il futuro nero dei politici siciliani

TRAPANI - Un portuale, G. D. M., 55 anni, si è ferito in modo grave stamane, attorno alle 7, a Trapani, durante la fase di ormeggio di un traghetto. L' uomo è stato colpito al capo da una fune che d' improvviso si è spezzata. Rimasto per terra e privo di conoscenza, è stato soccorso da una ambulanza del 118 e trasportato inizialmente all' ospedale Sant' Antonio Abate. In seguito è stato trasferito al Villa Sofia di Palermo, dove è stato sottoposto a un delicato intervento chirurgico. I medici si sono riservati la prognosi sulla vita. Sono scattate immediatamente le indagini da parte della Capitaneria di porto e da parte dell' Asp trattandosi di un incidente sul lavoro. Posta sotto sequestro l' attrezzatura impiegata per l' ormeggio. share Mercoledì 25 Maggio 2016 - 15:55 !-

Gruppo d' Amico, varate due navi in Vietnam

ROMA. Il gruppo d' Amico International Shipping (Dis), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, ha varato nel cantiere Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd, in Vietnam, due nuove navi ecologiche. "Cielo di Capri" e "Cielo di Hanoi" sono entrambe unità tanker da 39 mila dwt e misurano 184 metri di lunghezza e 27,4 di larghezza. Le navi ecologiche fanno parte del maxi piano di investimenti da 755 milioni di dollari che Dis ha lanciato nel 2012.