

INDICE



Notizie in primo piano:

- **Nuovo marchio per le Autorità Portuali** (Informare, Informatore Navale)
- **Convegno con Ministro Delrio. C'è anche Cascetta** (Denaro)

Dai Porti:

Venezia:

"...Col secondo terminal a Venezia 4 milioni di crocieristi..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Rinfuse, accordo Ascheri—Spinelli..." (Il secolo XIX)

"...Porti e logistica..." (Il Secolo XIX)

"...Futuro incerto, l'ufficio temporaneo..." (Il Secolo XIX)

Savona:

"...Via libera ai cani da spiaggia ma con tanti limiti..." (La Rep. GE)

Livorno:

"...Ecco il ricorso al Tar..." (La Nazione)

"...Lucarelli firma?La Parola vale più di un foglio di carta..." (La Sicilia)

"...Porto a rischio nucleare..." (Livorno 24)

Salerno:

"...Messineo Commissario per Salerno..." (Il Mattino)

Bari:

"...La città porto del Sud risorsa per il Sistema Paese..." (Brindisi Report)

"...Un altro yacht di lusso approda nel porto di Brindisi..." (Brindisi Time)

"...Il PPE traccia a Brindisi il suo piano strategico..." (Brindisi Time)

"...De Lorenzis su nomina di Griffi Delrio manca di trasparenza..." (Ferpress)

"...Dall'Albania frutti di mare vietati..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Cambio della Guardia al comando della Capitaneria..." (Monopoli Live)

"...Mi batterò affinché la Marina Militare non ostacoli lo sviluppo del Porto interno..." (NewsPam)

"...Comitato Regioni, è tutto pronto..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Canone concessione mercato ittico..." (Stato Quotidiano)

Taranto:

"...Così i cinesi sono fuggiti da Taranto..." (Panorama)

Palermo:

"...Cantieri navali, rinascita all'orizzonte..." (Quotidiano di Sicilia)

Messina:

"...Accorinti incontra Delrio..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)

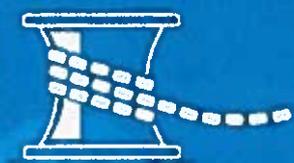
"...La "Meraviglia" approda a Messina uno scalo strategico per Msc..." (Quotidiano di Sicilia, Ansa, La Sicilia)

INDICE



Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 15/6/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

L'Informatore Navale

Arriva il logo delle Autorità di sistema portuale



Le quindici Autorità di sistema portuale, nate **a settembre** dell'anno scorso in sostituzione di ventiquattro autorità portuali, hanno da oggi un nuovo logo valido per tutti. È il primo marchio unico per tutti i porti commerciali: fino ad oggi ciascuno realizzava il proprio. Oggi, nella sede di Assoport, il presidente Zeno D'Agostino ha premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo. Si chiama Cristian Giorando, dell'Accademia delle Belle Arti di Cuneo, e ha ricevuto una lettera di congratulazioni e un premio di mille euro. La giuria era composta dai dipendenti delle stesse Autorità, i quali hanno stilato una graduatoria dei migliori tre progetti su un totale di trenta proposte.

«La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti», spiega D'Agostino. «Adesso – continua - le Autorità hanno uno strumento in più che li unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoport ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani».

Presente anche il professore di Progettazione Grafica dell'Accademia, Davide Musizzano, che ha contato su due studenti della sua classe in graduatoria (la terza classificata è anche della stessa Accademia).

Informare

Nuovo marchio per le Autorità di Sistema Portuale italiane

Selezionato il logo vincitore del concorso indetto da Assoport

Le nuove Autorità di Sistema Portuale italiane, nate nei mesi scorsi dall'accorpamento di diverse Autorità Portuali nazionali, hanno un nuovo marchio che le identifica e che è stato selezionato con un concorso di idee per la realizzazione del logotipo. Vincitore è risultata la proposta grafica del giovane studente Cristian Giordano, che oggi nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoport) ha ricevuto dal presidente Zeno D'Agostino una lettera di congratulazioni per la qualità e l'originalità del suo progetto, oltre al premio in denaro di 1.000 euro. Seconda classificata è risultata Federica Dimitri (Accademia delle Belle Arti di Bari) e terza Romina Sciacca (Accademia delle Belle Arti di Cuneo).

Nell'ambito del concorso, che aveva la finalità di selezionare il marchio delle Autorità di Sistema Portuale per la propria comunicazione istituzionale, sono stati presentati 30 progetti grafici dalle Accademie di Belle Arti di tutta Italia. Il logo è stato valutato da una commissione di dipendenti delle Autorità stesse, nominati dai propri presidenti, che hanno stilato una graduatoria dei migliori tre progetti sui 30 pervenuti in maniera anonima ad Assoport attraverso il sito internet. Il progetto vincitore è un logo che può essere personalizzato con diversi colori e che si è distinto anche per l'illustrazione che lo studente ha presentato.



«La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune - ha spiegato D'Agostino - ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le Autorità hanno tutti uno strumento in più che li unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoport ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani».

Trasporti, convegno con ministro Delrio. C'Ã¨ anche Cascetta

Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, chiuderÃ il convegno "Connettere l' Italia. Strategie e risultati di una nuova stagione della mobilitÃ " che si tiene questa mattina nell' aula magna dell' UniversitÃ La Sapienza di Roma. Gianni Riotta conduce i lavori, a cui partecipano anche il rettore Eugenio Gaudio, Ennio Cascetta, coordinatore Struttura Tecnica di Missione MIT e docente all' UniversitÃ Federico II di Napoli, Pierluigi Coppola, esperto della Struttura Tecnica di Missione MIT e docente all' UniversitÃ Tor Vergata di Roma, Giuseppe Catalano, esperto della Struttura Tecnica di Missione MIT e docente all' UniversitÃ di Roma "La Sapienza", Paolo Gandolfi, consigliere del Ministro in materia di trasporti, mobilitÃ sostenibile e pianificazione urbanistica, Ivano Russo, dirigente dell' Ufficio di diretta collaborazione del Ministro ed esperto di PortualitÃ e Logistica, Vito Mauro, consulente Struttura Tecnica di Missione MIT per la mobilitÃ sostenibile e docente al Politecnico di Torino, Zeno D' Agostino, presidente Assoport, Nereo Marcucci, presidente Confetra, Fabrizio Palenzona, presidente AISCAT Assoaeroporti, Paolo UggÃ¨, presidente Conftrasporto, Edoardo Zanchini, vice presidente Legambiente, Giovanni Toti, vice presidente Conferenza delle Regioni e presidente Regione Liguria, Gianni Vittorio Armani, presidente ANAS, Andrea Camanzi, presidente AutoritÃ Regolazione dei Trasporti, Antonio Decaro, Ã¨residente ANCI, Renato Mazzoncini, ad FS ec Alessandro Rocchi, in rappresentanza di FILT-CGIL, FIT-CISL e Uiltrasporti.



Immagine
non disponibile

ildenaro.it

Fincantieri-Stx, Bono: «Msc azionista? Noi siamo aperti al mondo»

Milano - Nell'assetto azionario di Stx «gli equilibri possono variare se ci sono riflessioni che arricchiscono il progetto». Lo ha affermato l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, questa sera a Milano a margine di un evento. Fincantieri ha acquisito la maggioranza dei cantieri navali francesi con l'aiuto della Fondazione triestina Crt, ma nelle ultime settimane il neo presidente Emmanuel Macron ha chiesto una revisione degli accordi, che potrebbero vedere l'ingresso nell'azionariato di Msc Crociere. «Siamo portatori di un progetto industriale che riteniamo giusto, corretto e vincente - ha ribadito Bono - poi è giusto che ognuno cerchi di difendere i propri interessi».

Sull'assetto azionario, ha detto Bono, «gli equilibri che abbiamo trovato ci hanno indotto a cedere la maggioranza che compriamo, sia pure bilanciato da un partner italiano e da una composizione azionaria importante». Quanto al possibile ingresso di Msc, risponde, «non entro nei particolari perché ci sono trattative in corso. Siamo aperti al mondo, il nostro obiettivo è fare cose che raggiungano valore, noi vogliamo garantire stabilità e crescita».

«Col secondo terminal a Venezia 4 milioni di crocieristi»

Venezia - «Il Propeller Club non entra nel dibattito sulle soluzioni da adottare per accogliere le grandi navi da crociera a Venezia. Facciamo però notare che ci sono cinquemila persone che a Venezia lavorano in questo settore, fra terminal e servizi. L'importante è che si faccia subito qualcosa», afferma Massimo Bernardo, presidente del Propeller Club di Venezia e ex-presidente del comitato Cruise Venice.

Bernardo auspica lo sviluppo del traffico crocieristico in Laguna e non nasconde la propria contrarietà per le iniziative che vanno in direzione opposta, come la consultazione popolare del prossimo 18 giugno, organizzata dal comitato No grandi navi per fermare qualsiasi soluzione che consenta l'arrivo delle grandi navi da crociera a Venezia.

PORTO DI GENOVA

Terminal Rinfuse,
Ascheri cede a Spinelli
l'80% delle quote

QUARATI >> 12

NUOVO ASSETTO NEL PORTO DI GENOVA. L'IMPRENDITORE CEDERÀ UNA QUOTA A MSC

Rinfuse, accordo Ascheri-Spinelli

Passa di mano l'80% del terminal. «Investiremo 20 milioni, priorità ai lavoratori»

GENOVA. È stato siglato nel tardo pomeriggio di ieri l'accordo tra Italiana Coke e il gruppo Spinelli per la cessione dal primo al secondo dell'80% della società Terminal Rinfuse Genova (Trge) che ha in concessione fino al 2020 le aree dello scalo ligure dedicate al traffico delle rinfuse, con un'estensione di 180 mila metri quadrati sui Ponti ex Idroscalo, San Giorgio, ex Rubattino.

L'accordo, che avrebbe un valore di circa 10 milioni di euro, prevede anche la cessione da parte del gruppo Spinelli - che in porto ha la concessione sulle aree confinanti a Ponente del Trge - di una quota (dal 36 al 45%) alla Msc di Gian Luigi Aponente, già azionista al 65% del Consorzio Bettolo (l'altro 35% è del gruppo Gip controllato dal fondo anglo-

francese Infracapital/Infra-via), società dal 2019 concessionaria del nuovo Terminal Bettolo a Ponente del Trge.

Il rimanente 20% rimane al gruppo Ascheri, mentre per il momento il gruppo Ottolenghi, che si ipotizzava dovesse far parte della cordata, scompare dall'orizzonte.

«Si tratta di un'area - spiega Aldo Spinelli, presidente del gruppo omonimo - che ha bisogno di grandi investimenti, perché nei fatti sarà necessario rimuovere le strutture dedicate al traffico di carbone, che costituiva il 70% della movimentazione del Trge. Dobbiamo invece realizzare un'area per il traffico delle merci varie, dei container, per quello dei traghetti merci, i ro-ro, e anche per l'attività rimanente del-

le rinfuse bianche. Penso gli investimenti saranno sui 20 milioni da parte nostra, e 30 milioni da parte dell'Autorità di sistema. Già domani (oggi per chi legge, ndr) ci sarà un primo incontro a Palazzo San Giorgio, per affrontare la questione del lavoro: noi faremo lavorare tutti, i dipendenti del Trge sono 37 cui si aggiungono i 42 soci della compagnia Pietro Chiesa».

Ci saranno quindi da studiare le modalità di impiego, i corsi di riqualificazione: aspetti da gestire per un terminal che nei fatti cambia gran parte della sua destinazione industriale, razionalizzando le aree del Bacino della Lanterna, che dopo oltre 100 anni vedrà sparire per sempre il carbone dalle sue banchine.

A. QUA.



L'imprenditore Aldo Spinelli con l'ammiraglio Felicio Angrisano

PARLA LA PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

«Porti e logistica, ascoltate anche le imprese lombarde prima di prendere decisioni»

Schiavoni si appella al governo: «Nessuno dimentichi che la nostra regione vale il 27% dell'export italiano»

L'INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. «Oggi - spiega Betty Schiavoni, presidente dell'Alsea, ieri riuniti in assemblea - la nostra è una logistica diffusa... nei fatti le aziende sono cresciute dove hanno trovato spazio». Ma proprio ora che al governo - e quindi all'agenda del ministero dei Trasporti - è stata allungata la vita, per spedizionieri e autotrasportatori lombardi diventa necessario contarsi e organizzarsi, per ricordare che «la logistica in Italia siamo noi» e partecipare all'attuazione del Piano strategico per la portualità e la logistica (Pnpl), e alla costruzione del Piano per gli aeroporti.

Però a muovere la merce sono porti, interporti e aeroporti...

«Ma a produrla è la Lombardia, che rappresenta il 27% dell'export italiano, il 31% dell'import. Oltre la metà delle operazioni doganali effettuate in Italia sono presentate qui. La "regione logistica milanese" illustrata questa mattina dalla Liuc comprende 1.500 imprese di servizi logistici, 15 mila società di autotrasporto, per un giro d'affari da 20 miliardi di euro, pari al 26% del mercato italiano. La logistica vale sette punti di prodotto in-



NON SOLO CAMION

Per noi resta fondamentale la creazione di nodi per trasferire in concreto la merce dalla gomma alla ferrovia

BETTY SCHIAVONI
presidente Alsea

terno lordo, noi siamo il 30% di quella quota».

Quali sono i progetti di cui ha bisogno l'area logistica milanese?

«Dobbiamo avere certezze sui tempi di realizzazione del Terzo valico, ma soprattutto, al di là delle connessioni internazionali, per noi è fondamentale che si creino i nodi in Italia per trasferire nel concreto la merce dal camion alla ferrovia. Sotto questo punto di vista ci chiediamo: si potrebbe sapere qualche cosa di più sui piani di Mercitalia, quali sono i suoi obiettivi? Anche sullo scalo di Milano Smistamento, quali sono i tempi di realizzazione?».

Gli Stati Generali della Logistica, menzionati nella sua relazione, possono polarizzare l'attenzione sul Nord Ovest?

«Si tratta di un impegno importante, ma il problema

è capire se potrà rimanere invariato nel caso in cui cambiasse le amministrazioni delle Regioni. Io credo che un tema come quello della logistica dovrebbe poter superare queste barriere, ma vede, ecco un esempio: in Regione Lombardia da quando è cambiato l'assessore alle Infrastrutture, non è più stato convocato il tavolo per la Logistica, che pure era un utile punto di ascolto e di confronto».

Al governo cosa chiedete?

«Di confrontarsi anche con noi sull'attuazione del Pnpl, visto che in Lombardia risiedono le principali imprese del settore, e visto che le merci arrivano nei porti ma il polo logistico d'Italia è la Lombardia. I porti non devono più essere considerati solo il patrimonio di una città, o di una regione, ma come un elemento del sistema logi-

-segue

stico nazionale, che poi è il presupposto del Piano. Le decisioni su come e dove investire devono essere giustamente discusse con i territori dove hanno sede i porti, ma poi occorre discutere anche con la Lombardia...».

Gli spedizionieri aerei sostengono Malpensa come unico polo per l'aviazione cargo. Intorno all'aeroporto avrebbe senso la costituzione di un polo logistico per razionalizzare la presenza sul territorio delle imprese logistiche lombarde?

«Intorno a Malpensa, specie negli anni in cui si costruiva la nuova aerostazione,

spesso si era parlato della possibilità di realizzare un polo logistico intorno all'aeroporto. Tuttavia Malpensa ha una posizione ottimale per il cargo aereo, meno per tutto il resto, considerata anche la scelta di fermare la ferrovia a Novara. Dunque quello dobbiamo fare noi è sollecitare la Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi, a favorire le condizioni perché si crei intorno a Malpensa un polo per gli spedizionieri aerei, ad esempio vendendo gli spazi disponibili a livelli di mercato».

quarati@ilsocolorix.it

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

INAUGURATA A GENOVA UNA SEDE DELLA MULTINAZIONALE BELGA REGUS

Futuro incerto, l'ufficio è temporaneo

Mordini: «C'è interesse da multinazionali e aziende dell'indotto portuale»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Google è cresciuto a livello mondiale utilizzando la nostra piattaforma di uffici, solo quando si consolidava in una regione apriva sedi proprie», spiega Mauro Mordini, country manager per Italia e Malta della multinazionale belga Regus.

La società, presente in Italia da una ventina d'anni, ha aperto adesso una sede a Genova, al Wtc di via De Marini. Ma in futuro potrebbe aprire un'altra sede più centrale.

Il servizio offerto riguarda uffici temporanei e aree per il co-working per aziende o professionisti che non vogliono impegnarsi in affitti a

lunga scadenza. Si tratta ad esempio di realtà che muovono i primi passi, come le start-up, e possono così modulare le loro spese a seconda della riuscita o meno dell'idea di partenza, o di multinazionali che entrano per la prima volta in un certo mercato, ma anche professionisti che vogliono avere un punto di riferimento in città diverse da quella dove svolgono la loro attività («molti studi legali che esibiscono sedi in diverse città sono domiciliati presso un centro Regus», rivela Mordini). Oppure aziende in difficoltà che abbiano temporaneamente bisogno di ridurre le dimensioni dei loro uffici. «Oggi - spiega il manager - è già arduo piani-

ficare per tre anni, può essere utile avere la possibilità di spostarsi rapidamente. Penso a realtà internazionali che pochi anni fa dominavano il mercato, come Nokia e Motorola, e che oggi sono quasi sparite».

La scelta di Genova è legata in primo luogo all'attività portuale, ma non soltanto. «Ci aspettiamo una clientela fatta di multinazionali, imprese portuali o dell'indotto portuale, consulenti aziendali, servizi di marketing e comunicazione». Uno spaccato, insomma, del tessuto economico della città, fatto di agenzie marittime che riducono il personale e di nuove realtà che si affacciano sulla scena delle banchine.

© BYAC. ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'ORDINANZA

Savona, via libera ai cani in spiaggia ma con tanti limiti

NON potranno correre senza guinzaglio e neppure tuffarsi con i propri padroni. Si va al mare insieme, ma seguendo la regola. In via sperimentale, con un'ordinanza dell'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale, Savona dà il via libera ai cani in spiaggia. All'ingresso della baia è affisso un preciso regolamento. «Ogni cane può accedere se dotato di riconoscimento — microchip, tatuaggio —, munito della documentazione sanitaria, la fotocopia dell'assicurazione e una dichiarazione del proprietario che manlevi il concessionario da eventuali danni». Una lista di requisiti necessari e una serie di linee guida comportamentali dettate dall'ordinanza del presidente dell'Autorità Paolo Emilio Signorini. «Il bagno in mare non è consentito, ogni cane dovrà essere tenuto al guinzaglio, lungo 1,5 metri, fissato all'ombrellone. L'accompagnatore dovrà inoltre sistemare una ciotola con acqua e l'animale dovrà avere la possibilità di ripararsi all'ombra. L'accompagnatore deve essere munito di palette/raccoglitore». Al mare rispettando tutti. «Nei limiti del possibile l'accompagnatore dovrà evitare comportamenti inadeguati o eccessivamente vivaci del proprio cane in modo da non turbare la tranquillità o recare molestia. Viceversa è tenuto ad allontanarsi dalla spiaggia». E ancora. «L'accesso è proibito ai cani aggressivi, alle femmine in calore e ogni due ore deve essere portato fuori dalla spiaggia per una passeggiata».

(stefano orion@)



Il presidente dell'Autorità Portuale

Paolo Signorini ha firmato

PORTO Il primo cittadino punta sulle sue competenze tecniche

Nogarin porta Corsini al Tar e gli chiede anche i danni

Autorità portuale, la querelle sulla partecipazione del sindaco al comitato di gestione rischia di impaniunare l'attività dell'ente. Battaglia legale tra Comune e Palazzo Rosciano



LA CITTA' E IL MARE

COMPETENZE DELL'INGEGNERE

IL PUNTO SOSTANZIALE DEL RICORSO SI BASA SUL CURRICULUM DELL'INGEGNER NOGARIN, CHE A DETTA DELLA GIUNTA «È IN POSSESSO DELLE CONOSCENZE E COMPETENZE TECNICHE CURRICULARI NECESSARIE»

Authority, ecco il ricorso al Tar Nogarin chiede i danni a Corsini

Impugnato l'atto del presidente di Palazzo Rosciano, previa sospensione



NEL MIRINO Il presidente Stefano Corsini
A.F.

UNO - **COME** avevamo preannunciato, il Comune ha inviato al Tar della Toscana il ricorso formale contro il "niet" del presidente **Stefano Corsini** alla designazione dell'ingegner Filippo Nogarin nel comitato di gestione dell'AdSP. Patrocinato dagli avvocati Maria Teresa Zenti e dall'avvocatura civica del Comune rappresentata dall'avvocato Lucia Macchia, il ricorso chiede l'annullamento dell'atto di Corsini, previa sospensione. In più - e questa è una novità - si chiede anche la condanna del presidente **Stefano Corsini** al risarcimento dei danni subiti dall'ingegner Nogarin, con riserva di quantificarli in un apposito giudizio separato.

COMPLESSO e articolato il testo del ricorso, che si rifà alla legge istitutiva delle Autorità di sistema portuale. Il punto sostanziale del ricorso si basa sul curriculum dell'ingegner Nogarin, che a detta della giunta comunale è in possesso delle conoscenze e competenze

tecniche nonché curriculari necessarie derivanti dal percorso di studi e dalle esperienze professionali effettuate in qualità di ingegnere occupazionale con indirizzo produzione industriale, indicando inoltre le più recenti esperienze in materia di portualità.

IN SOSTANZA, secondo il ricorso il sindaco Nogarin non è stato designato al comitato perché sindaco e politico, ma perché "altamente qualificato" come richiede la legge. Peraltro il ricorso contesta anche la tesi della "incertezza" di designare cariche politiche nei comitati, in quanto non prevista né dalla legge 84/94 né dai criteri direttivi della legge delega la Riforma. Pare infine che venga anche rilevata una incongruenza tra l'esclusione da parte di Corsini della carica politica di sindaco - peraltro accettata senza discussioni e in altri porti come Genova e Trieste - e la stessa nomina dei presidenti delle Autorità di sistema che sarebbero "espressione di un potere di nomina politico del ministro dei trasporti". Tra le argomentazioni del ricorso ci sarebbe anche

il fatto che il "niet" del presidente Corsini è arrivato solo dopo oltre due mesi dalla designazione del sindaco Nogarin causando un "evidente pregiudizio" alle attività del-

la stessa Autorità di sistema per non aver potuto avviare il comitato di gestione, malgrado tutte le designazioni siano da tempo pervenute.

L'ALLENATORE TOSCANO. Oggi il vertice a Torre del Grifo con l'ad Lo Monaco: si dovrebbe arrivare a un accordo in tempi brevi

Lucarelli firma? «La parola vale più di un foglio di carta»

FRANCESCO TRIOLO

Martedì sera era al Franchi a vedere Parma-Pordenone. «Per lavoro», precisa Cristiano Lucarelli. Ma vuoi che non abbia festeggiato anche lui l'approdo in finale play off del Parma? Certo che sì. In gialloblù gioca suo fratello Alessandro, a Parma ha iniziato la sua carriera da allenatore. «Ho vinto Scudetto e Supercoppa con la squadra allievi», ricorda l'allenatore che proprio in Emilia e con quella squadra ha dimostrato a tutti, compreso a sé stesso, di poterci stare tranquillamente su una panchina.

«Sono andato a vedere Parma-Pordenone per lavoro ma è chiaro che spero che il Parma vada su», si è «scoperto» Lucarelli che gli ultimi giorni li ha trascorsi a Livorno con brevi puntate verso le finali del cam-

pionato Primavera e le partite dei play off in zona. «Ne ho approfittato per vedere dal vivo alcuni profili seguiti durante l'anno, sono le poche parole che si riescono a strappare a Lucarelli che oggi è atteso a Catania per limare i dettagli del suo accordo con la società rossazzurra e chiudere il cerchio su un matrimonio al quale manca solo il sigillo della formalità.

Saranno due giorni intensi per Lucarelli sotto il Vulcano, tra colloqui con Pietro Lo Monaco e Christian Argurio e visite approfondite alla struttura di Torre del Grifo. C'è da programmare tutta la preparazione e anche scambiarsi delle idee sui profili di giocatori che possono fare al caso del Catania. Ma su questi argomenti Lucarelli non parla, non dice nulla. Lo staff che lo seguirà dovrebbe essere quello di sua fiducia con

Richard Vanigli e Alessandro Conticchia, più Alberto Bartali preparatore atletico già visto a Catania e, infine, Marco Onorati come preparatore dei portieri.

Lucarelli-Catania, quindi, si farà. Forse già tra oggi e domani e a meno di clamorosi dietrofronti. Lucarelli è intenzionato e motivato nell'accettare la sfida rossazzurra ed a testimonianza di ciò ci sono anche i rifiuti garbati, ad offerte che sono arrivate negli ultimi giorni. Alcune delle quali, l'Empoli per la categoria e il Cosenza per l'ingaggio, potevano far cambiare idea a chiunque altro. Non a Lucarelli che, da leader e comandante, non è venuto meno all'impegno con il Catania. «Una volta che spendo la mia parola, quella vale più di un qualsiasi foglio di carta», ha spiegato al telefono Lucarelli.

Insomma, adesso c'è da lavorare e si co-

mincherà già da oggi. Domani rientrerà a Livorno, qualche altro giorno nella sua città a riprovare un'altra partita, quella contro

l'Empoli di Livorno che ancora non ha rinnovato la concessione per la banchina alla sua società, la «Lucarelli Terminal Livorno», che ha dovuto fermare l'attività con grandi e gravi ripercussioni anche per i dipendenti. Quindi, ad inizio luglio, destinazione Sardegna per le vacanze di famiglia, prima di rifarsi nella nuova avventura.

«Ho casa in Sardegna - sorride Lucarelli - ma attenzione mica nella zona dei vip, in quella della gente normale». Tra San Teodoro e Budoni, più a sud di Olbia, dove trovi tanti sardi che hanno la casa lontana dalla Costa Smeralda. E così da anni, lo sarà anche questa estate prima di mettersi al timone del Catania.

Livorno 24

Livorno, porto a rischio nucleare

15 GIUGNO 2017 TERRITORIO



Livorno è uno degli 11 porti nucleari in Italia che può accogliere sottomarini a propulsione nucleare abilitati al trasporto di ordigni nucleari. A sottolineare ancora una volta lo stato di classificazione dello scalo livornese è la 'rete civica livornese contro la guerra'. "Non a caso il territorio livornese risulta ufficialmente classificato a rischio nucleare - continuano i rappresentanti della rete -. Anche la Prefettura, da noi interpellata, conferma l'esistenza di un piano per far fronte ad eventuali emergenze, ma essendo la questione sottoposta a regime di riservatezza, il contenuto del piano non può essere divulgato.

Il porto di Livorno oltretutto lavora in sinergia con la base militare di Camp Darby (rispetto alla quale è stato recentemente annunciato un inaccettabile progetto di ampliamento, fortemente contrastato dalla società civile) e l'Hub militare di Pisa. Per completare il quadro, dal mese di marzo è stata attivata una linea commerciale mensile di trasporto di armi con tre navi della classe Liberty diretta ai porti di Aqaba (Giordania) e Gedda (Arabia Saudita), aree strategiche della guerra in corso in Medio Oriente



La nomina Porti, Messineo commissario per Salerno

Sarà il salernitano Francesco Messineo, il segretario dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, a pilotare l'accorpamento del porto di Salerno con quello di Napoli. È stato nominato commissario dell'Autorità portuale di Salerno con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Resterà in carica sino al 31 dicembre 2017. Dal 1 gennaio 2018, infatti, Salerno entrerà a far parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. «La mia attenzione - ha dichiarato Messineo a seguito della notifica del decreto di nomina - sarà prioritariamente dedicata al dragaggio dei fondali portuali e alla prosecuzione del cantiere di Porta Ovest».

"Baltico-Adriatico: le città-porto del Sud risorsa per il Sistema Paese"

Riceviamo e pubblichiamo il seguente articolo del presidente del Propeller Club di Brindisi, Donato Caiulo, sulla necessità di portare il Corridoio Baltico-Adriatico sino alla Puglia
Donato Caiulo

*BRINDISI - Riceviamo e pubblichiamo il seguente articolo del presidente del Propeller Club di Brindisi, **Donato Caiulo**, sulla necessità di portare il Corridoio Baltico-Adriatico sino alla Puglia*

L'iniziativa del Partito Popolare Europeo nel Comitato delle Regioni del 16 giugno a Brindisi con il seminario dal titolo "Città e regioni per il rilancio della rete di trasporto trans europea (TEN-T Network)", è l'occasione propizia per approfondire alcune questioni con uno sguardo "meridiano". Già nella visione strategica che animava lo studio del "Corridoio Meridiano" del 2007 del Ministero Infrastrutture e Trasporti, lo sviluppo territoriale del Sud d'Italia veniva potenziato in una visione che assegnava ad alcune città-porto la funzione di "poli di commutazione" del sistema euro mediterraneo: luoghi in cui le grandi reti provenienti dalla via della seta, dalla Cina e dall'India atterrano sul territorio, solidificano i loro flussi e fertilizzano i sistemi logistici locali.

La logica di riferimento era quella di un'efficace dimensione territoriale delle strategie secondo una visione dello sviluppo che guardava al territorio come "progetto implicito", come selezionatore di istanze. Oggi, a dieci anni di distanza, è maturata la consapevolezza che solo nell'incontro tra le città del Sud, messe a sistema con i loro porti ed una revisione dei corridoi trans-europei, con l'allungamento a sud del Corridoio Baltico-Adriatico, si potrà creare uno sviluppo inclusivo e sostenibile che attraverso le politiche di coesione si estenda dal livello europeo e nazionale al livello locale.

Il Mezzogiorno può diventare volano e non più peso per il Sistema Paese, attraverso la rete delle sue città-porto. Questa è la scommessa e l'occasione irripetibile per il Mezzogiorno a valle della riforma della portualità: la rete delle città portuali del Mezzogiorno, strettamente connesse via ferro, come Gateway dell'Europa sul Mediterraneo, potrà rivelarsi il nuovo motore dell'economia del Mezzogiorno. Ma se davvero si vuole scommettere sull'economia del mare, dei servizi alle merci, alle imprese e alla persona, sull'incremento dell'offerta tecnologica di logistica e dei beni prodotti e/o sbarcati nel Mezzogiorno, va detto che l'intensità della trasformazione deriverà anche dalla soppressione dei colli di bottiglia (a livello di infrastrutture ma soprattutto di burocrazia e servizi) nei collegamenti ultimo miglio mare-terra-ferro.

- segue

Nel definire un programma che consideri davvero le politiche logistiche, trasportistiche ed urbane del Mezzogiorno, parte integrante non solo del disegno di rilancio del Mezzogiorno, ma dell'intero paese, non si può fare a meno di domandarsi prima di tutto verso quale trasformazione si vuole indirizzare il Mezzogiorno, e di cosa c'è bisogno per creare condizioni logistico-ambientali favorevoli e, conseguentemente, in quali scelte infrastrutturali tutto ciò si traduce. Occorrerà individuare le opere realmente utili (snelle e condivise) per i porti del Mezzogiorno perché siano, lato Mediterraneo del Nord, Porte d'accesso all'Europa attraverso l'intermodalità mare/ferro con le rispettive necessità di investimento "ultimo miglio" (infrastrutture e servizi).

Occorrerà inoltre valutare, nell'ambito dei Comitati di Gestione delle AdSP, ed attraverso il Tavolo del Partenariato, la possibilità di un "Contratto Istituzionale di Sviluppo", (ultimo miglio ed intermodalità nel Mezzogiorno) con RFI al fine di garantire sia la connessione rapida mare/ferro che il collegamento "lungo" dal Mediterraneo all'Europa Centrale, attraverso l'auspicabile prolungamento fino a Bari/Brindisi/Taranto del Corridoio Baltico-Adriatico (l'unico in grado di collegare, oggi e non nel 2030, i porti del sud all'Europa continentale, atteso che la pendenza e le gallerie della Firenze-Bologna non consentono, attualmente, il formarsi di treni-cargo a pieno carico nel corridoio "Scandinavo Mediterraneo" che attualmente è l'unico Corridoio Europeo che, "teoricamente", collegherebbe il Sud d'Italia all'Europa).

Il prolungamento del "Corridoio Baltico-Adriatico" potrà connettersi attraverso la Bari-Napoli con i porti del Tirreno, in linea con gli obiettivi comunitari, al servizio dello Sviluppo e della Coesione Territoriale dell'intero Mezzogiorno. La rigenerazione portuale e la modernizzazione infrastrutturale della portualità meridionale, dotata di ampi spazi retro-portuali, sono progetti dei "paesaggi del domani", di "infrastrutture prioritarie nazionali", dove, ad esempio, anche le infrastrutture informatiche (Smart Port) o le prestazioni energetiche (Green Port), non siano corredo ma linfa, componenti del cambiamento e dello sguardo volto al futuro, verso uno sviluppo competitivo coniugato alla storia urbana specifica ed alla coesione sociale delle comunità insediate. Da Brindisi, il 16 giugno 2017 può esserci la spinta decisiva per prendere consapevolezza a livello Europeo della necessità di revisione delle reti TEN-T con il prolungamento fino a Brindisi-Taranto del Corridoio Baltico Adriatico.

UN ALTRO YACHT DI LUSO APPRODA NEL PORTO DI BRINDISI. LA PROGRAMMAZIONE COMINCIA A DARE I SUOI FRUTTI...

[14 giugno 2017](#)

E' arrivato stamattina nel porto di Brindisi e già sta attirando la curiosità di centinaia di passanti. Si tratta dello yacht di lusso Benetti "Surpina". Uno scafo di 56 metri concepito secondo i più avanzati standard di lusso e di comodità. E' arrivato dalla Croazia per prendere a bordo i passeggeri giunti a Brindisi in aereo. Ad organizzare la loro permanenza a Brindisi ci ha pensato la Titi Shipping (attraverso il brand Yachtin'Puglia). Non si tratta, infatti, di un semplice approdo, bensì di una offerta di vacanza in Puglia grazie alla sosta nel porto di Brindisi. Stamattina i facoltosi turisti hanno visitato la città di Brindisi. Dopo di che si recheranno ad Otranto e in altri posti suggestivi del Salento. L'obiettivo è di trattenerli in città per quanto più giorni possibile. Del resto, era proprio questa la scommessa che l'imprenditore Teo Titi aveva fatto e che si sta tramutando giorno dopo giorno in una splendida realtà.

TRASPORTI TRANSEUROPEI: IL PPE TRACCIA A BRINDISI IL SUO PIANO STRATEGICO

Brindisi nel cuore dell'Europa. È iniziato il conto alla rovescia per la conferenza del gruppo PPE del Comitato delle Regioni, in programma a Brindisi venerdì 16 giugno con inizio dei lavori alle ore 9, dal titolo «Città e regioni per il rilancio della rete di trasporto transeuropea (TEN-T Network)», alla quale interverrà il Presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani. Il seminario, che si svolgerà nella sala del Nuovo Teatro Verdi, prende la rotta di Brindisi a seguito della candidatura di Mauro D'Attis, Vicepresidente del gruppo del PPE nel Comitato europeo delle Regioni che conta 350 componenti, 24 dei quali italiani.

L'incontro segna l'occasione per mettere in chiaro le priorità in materia di trasporto transnazionale, del ruolo degli enti territoriali nel processo di costruzione di una rete portante dei nodi e dei terminali, e della necessità di inserire tra le priorità il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico e di modifica di quello Scandinavo-Mediterraneo.

A Brindisi è attesa la partecipazione delle più alte rappresentanze politiche e istituzionali europee e nazionali, sessanta membri provenienti dall'Unione Europea (Presidenti di Regione, Sindaci, ecc.), dei Parlamentari europei, dei vertici del Parlamento Europeo e della Commissione Europea competenti per il settore, del Governo nazionale, nonché di importanti manager del settore che illustreranno le buone pratiche in materia di trasporti e delle economie infrastrutturali connesse. I lavori saranno aperti da Michael Schneider, Presidente del gruppo PPE del Comitato europeo delle Regioni, mentre il Commissario prefettizio Santi Giuffrè porterà il saluto della città di Brindisi.

Il prossimo futuro sarà decisivo per le scelte che riguarderanno un settore, come quello dei trasporti, che ha una forte valenza strategica in termini di sostegno dello sviluppo e della creazione di occupazione: la verifica del PPE a Brindisi può in effetti segnare una svolta nelle politiche delle reti di trasporto transnazionale, alla luce del peso strategico di una geografia progettuale così ampia ed estesa e degli obiettivi di integrazione che l'Europa si è data e sui quali le Commissioni del Parlamento europeo hanno più volte espresso parere favorevole. Una politica integrata dei trasporti contribuisce in maniera determinante alla crescita economica: le reti transeuropee di trasporto (TEN-T) svolgono un ruolo fondamentale nel conseguimento dei principali obiettivi definiti nella strategia Europa 2020. Per questo potenziare i trasporti, valorizzare i porti core e il sistema delle portualità significa dare uno straordinario impulso all'economia dei territori, creare un tessuto che avvicina la periferia al centro, infine significa promuovere politiche sicure, innovative, efficienti e sostenibili.

-segue

Alle ore 12, nella saletta allestita nel foyer del teatro, è in programma la conferenza stampa sull'incontro, cui parteciperanno il Presidente Tajani, Michael Schneider e Mauro D'Attis. Sponsor "enoico" dell'iniziativa è «Cantine Risveglio» di Brindisi, azienda premiata con due ori lo scorso mese di maggio alla XXIV edizione del «Concorso Mondiale di Bruxelles», svoltasi a Valladolid. L'evento è realizzato con il partenariato del Comune di Brindisi, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, dell'Impresa Fratelli Barretta, di OPS – Operatori Portuali Salentini, della Titi Shipping Agency, di D'Oronzo Infrastrutture, di Ecologica SpA, di Murano Costruzioni Generali e Murena scarl, di Four Spots Automotive, di Carlos Solito Photography&Writing, di Ceramiche Nicola Fasano, di Poseidone Viaggi & Turismo, di FAI delegazione di Brindisi, dell'associazione fotografica InPhoto. Tra i partner anche *Danese Yacht Service e Circolo Nautico Porta d'Oriente che organizzano a Brindisi il prossimo campionato europeo di motonautica offshore.*

Autorità portuale di Bari: De Lorenzis (M5S), su nomina di Griffi Delrio manca di trasparenza

(FERPRESS) – Bari, 14 GIU – Sulla risposta del Ministro Graziano Delrio in merito alla nomina del professor Ugo Patroni Griffi a Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale, interviene il deputato Diego De Lorenzis, componente del M5S in Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni alla Camera, già firmatario di numerose interrogazioni sul tema.

“Dopo aver denunciato da tempo l’assoluta mancanza di trasparenza e le numerose irregolarità ed illegittimità nelle procedure di nomina anche nelle autorità portuali, cui il Governo ha recentemente provveduto, sul caso di Bari, avevo posto quesiti specifici e puntuali sulla nomina del Professor Patroni Griffi che Delrio ha del tutto ignorato” – dichiara il deputato che, nell’ultima interrogazione, aveva sottoposto al Governo la necessità e l’urgenza di garantire meritocrazia, specchiata moralità e assenza di conflitti di interessi anche solo potenziale dei candidati!

“Delrio ha infatti liquidato in poche righe una questione importantissima per l’economia non solo del territorio pugliese richiamando solo parzialmente una delibera dell’Autorità nazionale anticorruzione sul caso di Bari” – incalza De Lorenzis – “il Ministro ha dimenticato che la stessa Autorità ha chiesto ulteriori chiarimenti su un’ipotesi di incompatibilità prevista dalla legge Gelmini per cui riteneva fosse il caso di approfondire con il Rettore dell’Università di Bari? No, è chiaro. Si intende volutamente procedere secondo vecchie logiche affaristiche escludendo i cittadini e i loro rappresentanti dalla partecipazione democratica a scelte importanti per la vita politica”.

“Anche la Regione Puglia” – continua il De Lorenzis – “che guarda caso è guidata proprio dal PD, esprimendo l’intesa sulla nomina di Patroni Griffi, è complice di questa ennesima irregolarità, dimostrando come il marcio targa-to PD si annidi sia a Roma che a Bari.”

“Quindi ancora una volta sulle Autorità Portuali vengono effettuate nomine calate dall’alto senza alcuna trasparenza” – conclude il deputato – “perché il Governo PD decide a porte chiuse e nega ai cittadini e persino alle commissioni parlamentari ogni garanzia di legittimità pur di portare a termine accordi interni pensando di poter gestire tutto come fosse un affare privato o di famiglia.”

Dall'Albania frutti di mare vietati

Intercettato un corriere con merce del valore di 17mila euro. «Erano per i cinesi»

LUCA NATALE

«Trasformare madre natura in un business illegale è attuativo non ci vuole molto». Sogli ridotti in macerie e venduti sul mercato illegale. Ricci pescati fuori stagione. Oloturie (comunemente dette «cetrioli di mare», creature bizzarre che si aggirano strisciando sui fondali marini, specie protetta) rastrellati a man bassa e rivenduti a un prezzo medio che si aggira tra i 150 e i 180 euro al chilo. Domanda e offerta spesso si incontrano nella sconfinata rete di collezionisti informatici, a volte poco loiti, che si sviluppano a livello planetario e che rendono disponibili merci clandestine. Come i 36 chilogrammi di «cetrioli di mare», essiccati, che un cittadino albanese nascondeva nella sua borsa da viaggio. I funzionari dell'Ufficio delle Dogane di Bari insieme ai finanzieri del Gruppo Bari lo hanno bloccato mentre cercava di superare i controlli al porto. Il «corriere» ha ammesso candidamente che quel pescato di origine incerta era destinato ad un ristorante cinese. I cetrioli sono stati respinti dagli operatori del Punto di Ispezione frontaliere del Ministero della Salute, e rispediti al mittente, ossia rimessi su un traghetto per l'Albania, in quanto non correlati della «prescritta documentazione



Il carico sequestrato

a tutela della salute pubblica» in quella secca c'era merce per circa 17mila euro. Un guadagno sfumato.

Non tutti sanno che l'oloturia è ricercatissima soprattutto in Cina, in quanto si ritiene possa apportare notevoli effetti positivi sulla pressione sanguigna, sia capace di apportare forza ed energia all'organismo (il suo nome cinese è ginseng del mare) ma soprattutto viene considerato un prezioso antiossidante capace di mantenere la pelle giovane più a lungo. I mari asiatici ne sono avidi e per questa ragione la domanda rivolta all'Europa cresce di continuo insieme al prezzo.

Alcuni siti (come il famoso Alibaba.com) hanno al loro interno richieste di acquisto da parte di aziende alimentari cinesi. La pesca indiscriminata ne sta mettendo a rischio la sopravvivenza. Ne esistono 371 16 sono considerate a rischio di estinzione. I cetrioli di mare sono organismi filtratori, come le cozze, e possono assorbire virus, batteri, biotossine algali e metalli pesanti. Devono pertanto essere pescati in zone di mare non inquinate. Anche nei mari pugliesi si sta assistendo ad un prelievo indiscriminato con il rischio, molto serio per gli ecosistemi marini e per la sopravvivenza delle

specie presenti nel Mediterraneo.

Il saccheggio dei fondali interessa cioturie, datteri di mare ma anche stelle marine, ricci diadema, cavallucci e tartarughe marine e ancora cipressi, gorgonie rosse, merletto di mare, turstope, tonno rosso, squalo bianco, cernia bruna. Sono molte le specie che si vedono minacciate da bracconieri e speculatori come documenta ogni anno il rapporto Zoomafia della Lega Antivivisezione.

Quella dei datteri di mare poi è un tipo di raccolta proibita, molto redditizia ma dannosissima. La pesca provoca la distruzione delle scogliere. Secondo gli esperti per un piatto di linguine ai datteri di mare si distruggono mediamente un quadrato di fondale di 33 centimetri di

lato. Ogni anno in Italia vengono raccolte illegalmente tra le 80 e le 180 tonnellate di datteri, equivalenti a 49 ettari di fondali desertificati. Sono tante le persone attirate dal guadagno, considerato che sul mercato vengono rivenduti a 100 euro al chilogrammo e che in Puglia non c'è cosa che si possa dire immune da questa attività di frodo. Resta fiorente il mercato per il consumo privato.

Le indagini su questo fenomeno spesso seguono le vie di internet. Gli investigatori non si stancano di esplorare i social network, alla ricerca della pubblicazione di annunci che riguardano specialità di mare. Chi va contro la legge rischia grosso: multe salassime, l'arresto, condanne fino a 3 anni di carcere.

Da Trani a Bari. Lo ha deciso il Csm Giannella nuovo procuratore aggiunto



GIANNELLA «Torna» a Bari

Il dr. Francesco Giannella è il nuovo procuratore aggiunto del Tribunale di Bari. Lo ha deciso all'unanimità il Consiglio superiore della magistratura. Il magistrato, che coordina le indagini sulla strage ferroviaria che il 12 luglio 2016, tra Andria e Corato, provocò 23 morti e 60 feriti, è attualmente procuratore aggiunto a Trani e svolge le funzioni di capo dell'ufficio. Giannella è stato sostituito procuratore a Foggia, a Trani e a Bari. Nel capoluogo pugliese ha rappresentato l'accusa al processo di primo grado per il rogo doloso che distrusse il teatro Petruzzelli nell'ottobre 1991 e, come Pubblico ministero della Direzione distrettuale antimafia, ha condotto indagini contro i clan di stampo mafioso baresi degli Anemoldi, dei Capriati e di Anacondia.

le altre notizie

L'IMPEGNO DELLA POLIZIA Violenza di genere ecco il Protocollo Eva

Si terrà questa mattina alle 10.30 nel palazzo della Città Metropolitan la presentazione del «Protocollo Eva», un modello operativo sperimentato dalla Polizia di Stato per gli interventi nei casi di violenza di genere. All'incontro prenderanno parte tra gli altri il prefetto Marilisa Magno, il questore Carmine Esposito, il sindaco Antonio Decaro, il dirigente dell'Ufficio prevenzione e soccorso pubblico Maurizio Galeazzi, il pm Marcello Quercia. Conclusioni del prefetto Vittorio Rizzi direttore della Direzione centrale antiterrorismo di Roma.

OGGI LA FIRMA Discoteche, intesa tra gestori e Prefettura

Sarà firmato oggi pomeriggio in Prefettura un protocollo d'intesa territoriale per la sicurezza nelle discoteche. A siglarlo il prefetto Marilisa Magno e il Sindacato italiano locali da ballo, rappresentato dal presidente regionale Nicola Pertuso. Il provvedimento nasce dall'accordo quadro nazionale firmato nel 2015 dall'allora Ministro degli Interni Angelino Alfano. Il protocollo provinciale per la sicurezza nelle discoteche sancisce dunque la collaborazione stretta tra le forze dell'ordine e i gestori dei locali da ballo ed è frutto, come si legge in una nota del Sillb, di una importante concertazione tra le istanze del «mondo della notte» e quelle delle istituzioni al fine di tutelare i cittadini che frequentano le discoteche, ma anche al fine del rispetto di regole culturali generali per fruire dei luoghi deputati al divertimento e al pubblico spettacolo. Tale sinergia prevede uno scambio continuo e canonico tra le forze dell'ordine e la lotta all'abusivismo a fronte della segnalazione di qualsiasi illecito da parte dei gestori di locali da ballo e dal loro impegno per il rispetto della località.

Cambio della guardia al comando della Capitaneria

Al tenente di vascello Salvatore de Crescenzo è subentrato il pari grado Matteo Orsolini. Ieri la cerimonia

Si è svolta ieri nella splendida cornice di Cala Batteria e del Circolo Canottieri Pro Monopoli la cerimonia per il passaggio di consegne dell'Ufficio circondariale marittimo di Monopoli tra il tenente di vascello **Salvatore de Crescenzo** e il pari grado **Matteo Orsolini**.

La cerimonia si è svolta alla presenza del Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica, il contrammiraglio Giuseppe Meli, oltre alle autorità civili e militari.

De Crescenzo lascia il comando dell'Ufficio circondariale dopo quasi tre anni nei quali ha guidato il personale con diligenza e sobrietà. La salvaguardia dell'ambiente e la tutela dell'ecosistema marino sono stati aspetti controllati ininterrottamente in questi anni, così come non è stata mai abbassata l'attenzione verso la sicurezza della navigazione e della balneazione. Durante il comando di De Crescenzo, sono state effettuati diversi interventi di soccorso a diportisti e bagnanti. Punto di riferimento verso il cluster marittimo la Guardia Costiera di Monopoli si è dimostrata sempre più vicina alle istanze della collettività.

Dal 2008 al 2017 ha prestato servizio nella Capitaneria di Porto di Ortona, ricoprendo gli incarichi di capo servizio sicurezza della navigazione e portuale, capo nucleo Psc e capo servizio personale marittimo, attività marittime e contenzioso.

Nel 2011 ha conseguito l'abilitazione europea di ufficiale specializzato in materia di sicurezza della navigazione - port state control officer, per l'attività ispettiva a bordo delle navi mercantili battenti bandiera straniera che fanno scalo nei porti italiani. In tale ambito ha frequentato corsi di specializzazione avanzata presso l'Agenzia europea di sicurezza marittima - Emsa a Lisbona (Portogallo) e training avanzati al segretariato generale del Paris Memorandum all'Aia (Olanda).

Ha conseguito altresì specifiche abilitazioni con riferimento al controllo delle navi mercantili in materia di sicurezza, di tutela dei lavoratori marittimi previsti dalla Convenzione internazionale sul lavoro marittimo del 2006 e relativa al controllo dei sistemi di gestione della sicurezza delle navi mercantili. Nel 2014 ha ottenuto l'abilitazione al controllo delle navi passeggeri e da crociera effettuando numerose ispezioni in Italia e in tutto il mondo finalizzate al rilascio della certificazione di sicurezza.

Dal 2011 è coniugato con Vera - dottore di ricerca in diritto privato e nuove tecnologie e padre del piccolo Edoardo di 3 anni.

Teo Titi: “Mi batterò affinché la Marina Militare non ostacoli lo sviluppo del Porto interno”

BRINDISI - Non è passata inosservata la richiesta che Teo Titi, Presidente del Circolo della Vela di Brindisi e Presidente degli Operatori Portuali Salentini, ha avanzato nel corso della manifestazione di accoglienza degli equipaggi della Brindisi - Corfù: “Dato che a breve inizieranno i lavori di consolidamento della banchina centrale del Lungomare, chiedo il supporto del Presidente Patroni Griffi affinché la stessa possa presentarsi per tutto l’anno piena di barche come in questa occasione e possano pertanto essere superati i legacci che impediscono tutto ciò”.

A quali problematiche faceva riferimento Titi? Lo abbiamo chiesto al diretto interessato, che già negli anni scorsi intraprese una battaglia contro la Marina Militare, la quale effettua prescrizioni che minano lo sviluppo economico del Seno di Ponente.

“La volontà della Marina Militare e le sue prescrizioni sono preminenti rispetto a quelle della Capitaneria di Porto: pertanto se la Marina stabilisce (come avvenuto nel 2008) che gli yacht non possono essere ormeggiati di prua perché ostacolano l’uscita delle navi militari, nessuno può contrastarli. Il problema risiede nel fatto che carte e studi tecnici alla mano, quanto sostiene la Marina non sussiste: una nave militare è lunga 140 metri circa, proprio quanto le navi traghetto che hanno frequentato negli anni scorsi il porto interno, verso le quali la Capitaneria non ha mai posto prescrizioni. E’ stato stabilito che è necessario riservare un passaggio di 80 metri alle imbarcazioni, ma tra un mega yacht di 70 metri ormeggiato di prua e la banchina resta molto di più degli 80 metri prescritti; tra l’altro non ci sono più neppure le boe. Appare quindi inconcepibile la chiusura della Marina, la quale limita lo sviluppo di tutto il porto: basti pensare al Castello Svevo e all’Area ex Pol, dove non ci consentono di usufruire del passaggio unico doganale.

Ritornando al Lungomare, poi, è consentito solo l’ormeggio di prua per imbarcazioni di 40 metri, compreso il corpo morto: alla fine, quindi, parliamo di imbarcazioni che al netto possono essere lunghe soli 20 metri. Questo costituisce un vero tappo per lo sviluppo del porto interno, perché se ci fosse concesso di ormeggiare gli yacht di prua avremmo lo spazio per accogliere anche le imbarcazioni da diporto, proprio come avviene nei giorni della Brindisi - Corfù. La nostra banchina, tra l’altro, è l’unica in Puglia che è attrezzata per accogliere maxi yacht in pieno centro.

Spero pertanto che i lavori di consolidamento della banchina che verranno effettuati a breve possano consentire di riaprire una discussione sulla esigenza insopprimibile di eliminare tali legacci”.

Anche il Seno di Levante potrebbe essere asservito al dipartismo...

-segue

“Assolutamente sì, soprattutto adesso che le navi traghetto sono state spostate su Costa Morena. Tra l’altro le nuove normative antiterrorismo non permettono più di portare le navi extra schengen nel porto interno, così come è impensabile l’idea di movimentare 150 camion in quell’area: negli anni ‘80 i traghetti ospitavano soli 20 camion e questo consentiva la gestione del traffico all’interno della città.

Ritengo quindi che anche il Seno di Levante debba ospitare le imbarcazioni da diporto, perché questo genererebbe maggiore ricchezza”.

Quali istanze state portando avanti come OPS?

“In questo momento stiamo focalizzando la nostra attenzione sulle tariffe e sulla competitività del porto. La tariffa imposta per il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi è tra le più alte d’Italia e questo scoraggia gli armatori; abbiamo addirittura perso una nave da crociera per questo motivo. Dobbiamo lavorare affinché venga modificata al ribasso tale tariffa”.

Come finirà la vicenda della concessione del piazzale (appena ristrutturato) di Costa Morena per le operazioni di stoccaggio dei tubi del Tap?

“La concessione durerà probabilmente fino al 2019, con le intuibili conseguenze negative del caso per le attività che si sarebbero potute sviluppare su quell’area se solo la scelta del Commissario Valente fosse stata concertata con tutte le parti.

In un primo momento avevamo presentato opposizione formale all’autorizzazione, dopodiché abbiamo scoperto che per tale attività si era offerto il porto di Durazzo e non ce la siamo sentita di far perdere tale lavoro alla Peyrani, azienda che si occuperà dello stoccaggio e che fa parte della nostra associazione”.

Come andrà a finire con Grimaldi?

“Non parlo come Presidente dell’OPS in questo caso, ma solo a titolo personale: sono contento che non abbiamo ceduto alla richiesta di monopolio avanzata da Grimaldi; i fatti ci stanno dando ragione. L’arrivo della Vasternik, a riprova di ciò, ha portato un incremento del traffico pari a 100.000 unità”.

La proposta di Grimaldi, che richiedeva in concessione tre banchine, potrà quindi essere ridiscussa solo qualora dovessero vedere la luce i nuovi accosti di S.Apollinare?

“Esattamente così. In quel caso bisognerà comunque valutare la volontà della società di investire risorse”.

Comitato Regioni, è tutto pronto Prevista la presenza di Tajani

Domani si discuterà del rilancio della rete di trasporto transeuropea

● Brindisi nel cuore dell'Europa. È iniziato il conto alla rovescia per la conferenza del gruppo Ppe del Comitato delle Regioni, in programma a Brindisi domani con inizio dei lavori alle ore 9, dal titolo «Città e regioni per il rilancio della rete di trasporto transeuropea (Ten-T Network)», alla quale interverrà il Presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani. Il seminario, che si svolgerà nella sala del Nuovo Teatro Verdi, prende la rotta di Brindisi a seguito della candidatura di Mauro D'Attis, vicepresidente del gruppo del Ppe nel Comitato europeo delle Regioni che conta 350 componenti, 24 dei quali italiani.

L'incontro segna l'occasione per mettere in chiaro le priorità in materia di trasporto transnazionale, del ruolo degli enti territoriali nel processo di costruzione di una rete portante dei nodi e dei terminali, e della necessità di in-

serire tra le priorità il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico e di modifica di quello Scandinavo-Mediterraneo.

A Brindisi è attesa la partecipazione delle più alte rappresentanze politiche e istituzionali europee e nazionali, sessanta membri provenienti dall'Unione Europea (Presidenti di Regione, Sindaci, eccetera), dei Parlamentari europei, dei vertici del Parlamento Europeo e della Commissione Europea competenti per il settore, del Governo nazio-



Antonio Tajani

nale, nonché di importanti manager del settore che illustreranno le buone pratiche in materia di trasporti e delle economie infrastrutturali connesse. I lavori saranno aperti da Michael Schneider, Presidente del gruppo Ppe del Comitato europeo delle Regioni, mentre il Commissario prefettizio Santi Giuffrè porterà il saluto della città di Brindisi.

Il prossimo futuro sarà decisivo per le scelte che riguarderanno un settore, come quello dei trasporti, che ha una forte valenza strategica

in termini di sostegno dello sviluppo e della creazione di occupazione: la verifica del Ppe a Brindisi può in effetti segnare una svolta nelle politiche delle reti di trasporto transnazionale, alla luce del peso strategico di una geografia progettuale così ampia ed estesa e degli obiettivi di integrazione che l'Europa si è data e sui quali le Commissioni del Parlamento europeo hanno più volte espresso parere favorevole. Una politica integrata dei trasporti contribuisce in maniera determinante

alla crescita economica: le reti transeuropee di trasporto (Ten-T) svolgono un ruolo fondamentale nel conseguimento dei principali obiettivi definiti nella strategia Europa 2020. Per questo potenziare i trasporti, valorizzare i porti e il sistema delle portualità significa dare uno straordinario impulso all'economia dei territori, creare un tessuto che avvicina la periferia al centro, infine significa promuovere politiche sicure, innovative, efficienti e sostenibili.

Alle ore 12, nella saletta allestita nel foyer del teatro, è in programma la conferenza stampa sull'incontro, cui parteciperanno il Presidente Tajani, Michael Schneider e Mauro D'Attis. Sponsor "onico" dell'iniziativa è «Camline Risveglio» di Brindisi, azienda premiata con due ori lo scorso mese di maggio alla XXIV edizione del «Concorso Mondiale di Bruxelles», svoltosi a Valladolid.

DENUNCIATO

Aggredisce due vigili urbani e fugge: dopo pochi minuti va al comando e ammette tutto



● Due vigili urbani sono stati aggrediti ieri sera in centro: l'aggressore si è poi presentato al comando pochi minuti dopo l'episodio per costituirsi.

I fatti. I due agenti si trovavano ieri sera in servizio, e si trovavano su corso Umberto di Brindisi quando, attorno alle 19, hanno notato che alcuni cittadini stavano danneggiando marciapiedi, ruote e fontane. Un uomo è stato invitato a condotte più adeguate, ma quest'ultimo in tutta risposta è passato alle vie di fatto aggredendo i due agenti. Ne è nata una violentissima colluttazione. Inizialmente l'individuo si è allontanato dandosi alla fuga. Immediato il sopraggiungere di altre tre pattuglie della polizia municipale che dopo aver soccorso gli agenti malcapitati si sono messi alla ricerca del giovane, di cui peraltro era già nota l'identità.

Pochi minuti dopo, infatti,

è stato lo stesso uomo a presentarsi al comando per ammettere l'accaduto. Si tratta di E.B., brindisino di 55 anni, accompagnato dal suo stesso legale. L'uomo è stato denunciato a piede libero all'autorità giudiziaria.

Gli agenti sono stati entrambi ricoverati presso l'ospedale Pertino di Brindisi per gli accertamenti sanitari e le cure del caso. Per loro, i medici si sono espressi con qualche giorno di prognosi.

Nella stessa giornata di ieri, gli agenti della polizia municipale hanno intensificato i controlli per garantire il rispetto del codice della strada. Nelle ultime 24 ore, 23 sono state le rimozioni operate nel solo centro storico dal personale della Multiservizi, in sinergia con gli uomini della municipale. Ancora una volta - è stato il commento del comandante dei vigili urbani Teodoro Nigro - sono molti gli automobilisti indisciplinati e privi di ogni minimo senso civico.

Manfredonia. Canone concessione mercato ittico, AP diffida Comune. Ente si oppone

E' stato infatti ritenuto che "tale determinazione crei effettivamente un pregiudizio alle ragioni del Comune determinando un ingiusto aggravio economico"

Manfredonia, 14 giugno 2017. CANONE concessione per il mercato ittico: con recente delibera, la Giunta comunale di Manfredonia ha autorizzato il Sindaco ad impugnare dinanzi alla Magistratura competente la nota n. prot. 6033 del 17.02.2017 con cui l'Autorità Portuale ha diffidato l'Ente al pagamento della somma di € 682.359,31, con affidamento del relativo incarico di patrocinio agli avv.ti Vittorio Triggiani e Antonia Molfetta con studio legale in Bari.

L'incarico da affidare ai citati legali "sarà operativo a condizione che gli stessi accettino le clausole portate dallo schema di convenzione da approvarsi giusta determina del Segretario Generale anche ai fini dell'impegno e della liquidazione della spesa prevista, con impegno pari a € 7945,60, onnicomprensivi anche del contributo unificato, con vincolo di unicità degli onorari per entrambi i professionisti officiati, e con gli ulteriori adempimenti previsti in materia di probabilità di soccombenza".

LA

NOTA

DELL'A.P.

"Con nota del 14.03.2017, il Dirigente del 7 Settore ha ritenuto esistenti i presupposti per impugnare le determinazioni assunte dall'Autorità Portuale di Manfredonia in ordine al canone di concessione dovuto per il mercato ittico ed esplicitate nella nota del 16.02.2017 a firma del Commissario dell'A.P., n. prot. Com.le 6033 del 17.02.2017, con cui viene chiesto al Comune di Manfredonia il pagamento del canone di concessione pari a € 682.359,31 per le annualità 2012-2017 ai fini del rilascio della concessione demaniale per il mantenimento del mercato ittico, nel frattempo scaduta".

E' stato infatti ritenuto che "tale determinazione crei effettivamente un pregiudizio alle ragioni del Comune determinando un ingiusto aggravio economico atteso che con la predetta nota viene chiesto al Comune di Manfredonia il pagamento del canone di concessione pari a € 682.359,31 per le annualità 2012-2017 in luogo di quello ricognitorio ex art 6 D.l. 1089, così come previsto nell'atto concessorio, ben più basso e pari a € 42.821,86 per annualità 2012-2015 e € 10.717,20 per annualità 2016 già interamente versate. Preso atto pertanto che la presente proposta risulta essere effettuata nel rispetto delle previsioni di cui alla deliberazione della Sezione Regionale di Controllo della Regione Puglia n.57/2017 in quanto trattandosi di spesa urgente e indifferibile, assunta per evitare il formarsi di danni gravi ed irreparabili a carico degli interessi dell'Ente".

ITALIA-CINA

Così i cinesi sono fuggiti da Taranto

Gli operatori dell'Estremo oriente avevano puntato sul porto già 20 anni fa, ma l'immobilismo delle istituzioni li ha fatti scappare. La città ha sprecato la sua grande occasione e **540 persone** hanno perso il lavoro. Difficilmente, dice un manager testimone di quel flop, qualcuno ci riproverà.

di Mimmo Mazza

M

entre gli imprenditori dell'Estremo Oriente fanno shopping in Italia, passando con disinvoltura dal calcio all'acciaio, il porto di Taranto, che quasi 20 anni fa fu scelto dal gruppo Evergreen, compagnia marittima di Taiwan leader nel settore della movimentazione e nel trasporto dei container, quale punto di approdo delle navi oceaniche, langue e i 540 portuali rimasti senza lavoro sperano di avere un futuro con l'agenzia di riqualificazione varata recentemente dal governo. Oggi le lunghe banchine vengono spazzate via dal vento mentre le enormi gru, passate dalla Taranto container terminal (Tct, costituita in partnership

I FATTI → **1998**

Nasce la Taranto container terminal, società costituita dai taiwanesi di Evergreen e dal gruppo Maneschi Obiettivo, avviare il traffico container dall'Estremo oriente a Taranto.





Giancarlo Russo
ex direttore generale
della Taranto
container terminal.

dalla Hutchison Whampoa di Hong Kong, Evergreen e gruppo Maneschi di Trieste) **all'acquisto fondi** per 18 milioni di euro in sede di conclusione dei rapporti di concessione, sono ferme e inutilizzate.

«Siamo stati tra i pionieri in Italia, ma evidentemente eravamo troppo avanti» mastica amaro Giancarlo Russo, ex direttore generale della Taranto container terminal e attuale vicepresidente di Assologistica. «Non voglio alimentare polemiche, che non servono a nulla, ma sicuramente la storia del porto di Taranto è emblematica per come, in Italia, l'inaffidabilità delle istituzioni possa tenere lontano gli investitori stranieri o, come è successo nel nostro caso, farli fuggire».

Partiamo dall'inizio. Vent'anni fa Evergreen puntò su Taranto come alternativa a Gioia Tauro, visto che era meglio collegata con autostrade e ferrovia. Nel 2012 Taranto container terminal firmò un accordo con governo, **Autocritica portuale** e istituzioni locali. Poi, vista la lentezza italiana, gli stranieri sono fuggiti.

Il gigantismo marittimo che contraddistingue le principali compagnie di transhipment imponeva infrastrutturazioni adeguate al porto di Taranto, e peraltro Tct già nell'atto di concessione del 1998 sottolineò la necessità di poter contare su fondali adeguati. Nel 2012, così, firmammo un accordo con il governo per lo sviluppo dei traffici che prevedeva la realizzazione di quattro opere.

Quali?

L'adeguamento della banchina con fondali a -16,50 metri (unica opera al momento completata); il dragaggio,

tramite la realizzazione di una vasca di colmata, per poter finalmente ampliare il quinto sporgente (opera non ancora partita); poi i taiwanesi avevano a cuore, per evitare i costi di permanenza oltre il dovuto delle navi in porto, l'adeguamento della diga foranea, intervento indispensabile per scongiurare i fenomeni di risacca in particolari condizioni meteorologiche (opera ancora da realizzare); quindi i lavori in radice al molo polisettoriale per riqualificare l'area che era stata utilizzata per la movimentazione delle merci rinfuse (opera ancora da cantierrizzare). Le nostre navi sono diventate sempre più grandi, queste opere erano indispensabili.

E invece a cinque anni di distanza, la

Immagoeconomica - Revival/Argento

2002
Viene inaugurato
nuovo terminal
container.

2006
Vengono
movimentati
50 milioni di
tonnellate di merci:
il porto di Taranto
diventa il terzo
in Italia ma da
allora comincia
un lento declino
che nel giro
di tre anni porta
a dimezzare
i traffici

2011
Evergreen
comincia
a dirottare
le navi
transoceaniche
al porto
del Pireo.

2012
Accordo tra
governo e Tct
per la realizzazione
di grandi opere
al porto di Taranto.
Viene nominato
un commissario
straordinario
per gestire lavori
e appalti.

2015
La società Tct
viene posta
in liquidazione,
restano senza
lavoro 540
persone.

2016
L'Unione europea
denuncia. Il
terminal container
di Taranto
è un esempio
di soldi pubblici
mal spesi, sono
stati investiti 38
milioni di euro
ma il traffico
si è praticamente
azzerato.



Codice abbonamento: 101918

-segue



La partita ora si gioca al nord

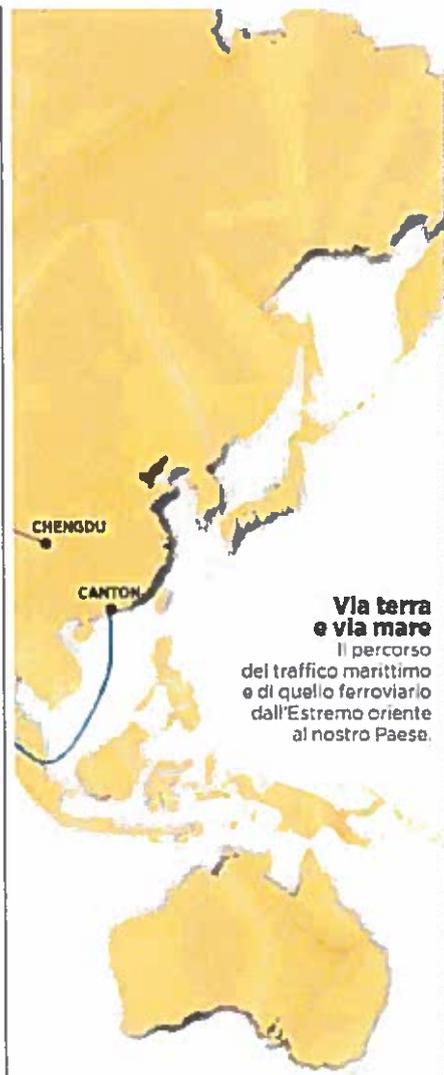
Genova-Savona e Trieste-Venezia sperano di conquistare il traffico delle nuove mega navi. Se lo Stato non perderà tempo. Intanto Pechino fa una scommessa parallela: il treno.

di Stefano Caviglia



Ottocento anni dopo Marco Polo, l'Italia torna sulla (nuova) Via della seta. Il più grande ciclo di investimenti in infrastrutture del secolo (un trilione di dollari), che la Cina e l'Unione europea si apprestano a mettere in campo nei prossimi 15-20 anni vede il nostro Paese in prima fila, almeno grazie alla sua posizione geografica. Ma non è detto che basti. Anzi, c'è il rischio di veder passare anche questo treno senza riuscire a prenderlo.

Due sono i terminali marittimi italiani del progetto, come il presidente cinese Xi Jinping ha confermato al presidente del Consiglio Paolo Gentiloni durante la sua



ITALIA-CINA

zia Romano Prodi, intervenendo al seminario *Opportunità di business fra Italia e Cina* organizzato dallo studio legale Dentons e dalla Fondazione Italia-Cina a Milano. L'ex presidente del Consiglio e della Commissione europea, grande esperto di relazioni con la Cina, ha ricordato il disastro perfetto combinato dalla politica nazionale e locale con il porto di Taranto, che alla fine è rimasto tagliato fuori dalle rotte cinesi a tutto vantaggio del porto greco del Pireo. «I rapporti erano chiusi, c'era solo da dragare» ha detto Prodi «ma l'Italia ha reagito come fa l'Italia. Sono arrivati i Verdi, il gatto del Mediterraneo, la rana pescatrice: dopo sette anni di attesa gli armatori cinesi sono andati via».

Ora si spera che le cose vadano diversamente. Trieste ha bisogno di proseguire l'ampliamento già iniziato del terminal container e procedere entro qualche anno al suo raddoppio.

Tutti dicono che è importante fare sistema, ma Venezia cerca spazio per conto suo con un progetto messo in pista da un consorzio italo-cinese per una piattaforma logistica off shore al largo di Malaterra, che il governo italiano peraltro non ha approvato.

visita di metà maggio a Pechino. Trieste-Venezia nell'Adriatico e Genova-Savona nel Tirreno. La geografia li ha collocati nel posto giusto, ossia lungo le rotte più brevi fra il Canale di Suez e l'Europa centrale. Sbarcandovi il proprio carico senza proseguire verso i grandi scali del nord Europa, le navi provenienti da oriente risparmieranno 4-5 giorni di navigazione, con vantaggi anche in termini di minor inquinamento. Ma oltre alla geografia serve la mano dell'uomo: fondali marini profondi, moli sufficienti a scaricare grandi quantità di merci, retroporti attrezzati, collegamenti ferroviari.

Ed è qui che l'esperienza degli ultimi anni autorizza più di una preoccupazione, come ha segnalato senza tanta diploma-

A Genova, la cui

Auton. portuale è stata appena unificata con quella di Savona, si dovrà realizzare una nuova diga posta più al largo di quella attuale (di cent'anni fa), per consentire l'attracco delle mega navi da 20 mila container il cui passaggio è stato reso possibile dal raddoppio del Canale di Suez inaugurato due anni fa. Potrà volerci fino a un miliardo di euro, ma il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha assicurato che i soldi non sono un problema. Dovrebbe occuparsene la Cassa depositi e prestiti attraverso un fondo specializzato per i porti. Si aspetta il completamento del progetto.

Per farsi un'idea del valore strategico di questo intervento bisogna pensarlo in

abbinata con il Terzo valico ferroviario che collegherà il porto di Genova alla Svizzera e al Baden-Württemberg tedesco (regione da 10,9 milioni di abitanti e 462 miliardi annui di Pil). Quando entrambi saranno terminati, nel 2021 secondo le scadenze fissate, l'impatto dei traffici internazionali sull'economia italiana dovrebbe fare un salto di qualità. «Fra tasse portuali, pagamento dell'Iva e lavoro logistico» dice a *Panorama* l'ex sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino, che da anni insiste sull'importanza di questo collegamento «la nuova Via della seta può significare nei prossimi anni almeno un punto di Pil in più all'anno e decine di migliaia di nuovi posti di lavoro».

La ferrovia consente di arrivare in meno di 20 giorni

Intanto il 5 giugno è stato firmato un accordo fra il Polo logistico integrato di Mortara (in provincia di Pavia) e lo Changjiu group (società cinese quotata alla Borsa di Shanghai) per un collegamento merci ferroviario da Shanghai che dovrebbe partire a settembre. Il primo viaggio, 10.800 chilometri, con partenza da Chengdu e

smistamento a Varsavia, da percorrere in 17-19 giorni, è previsto per settembre. Si inizierà con una coppia di treni settimanale, con la prospettiva di arrivare a tre nel 2018, aggiungendo altre due linee per collegare anche Shanghai e Pechino.

«Rispetto al trasporto via nave» ha spiegato il vicepresidente del gruppo cinese, Gang Chen «la ferrovia consente di risparmiare due terzi del tempo. E rispetto all'aereo riduce i costi a un quarto. Trasporteremo i prodotti cinesi in Italia, ma anche quelli italiani potranno arrivare più velocemente in Cina. Perfino clienti con piccole quantità si possono mettere insieme qui e partire per la Cina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alla fine di maggio assegnata l' area demaniale del bacino di carenaggio di Trapani, cinque anni e mezzo dopo la chiusura

Cantieri navali, rinascita all' orizzonte

A Palermo si è concluso un bando di gara per la manutenzione straordinaria del bacino da 52.000 t

PALERMO - C' era una volta la cantieristica navale siciliana tra Palermo e Trapani, poi il lento e inesorabile declino cominciato verso il 2010. Nel capoluogo la storia non è mai finita, anche se i momenti di tensione e di crisi non sono mancati in questi anni, mentre quella trapanese, che si era ingloriosamente chiusa con i licenziamenti collettivi del 2011 raccontati anche del documentario "Ciapani" di Marco Bova, adesso potrebbe vedere l' apertura di un nuovo capitolo. Niente facili entusiasmi, gli ostacoli ci sono ancora.

Un' attesa lunga quasi sei anni per arrivare finalmente all' assegnazione da parte del ministero delle Infrastrutture, dopo due revoche ad aziende che avevano partecipato al bando di gara, dell' area demaniale del bacino di carenaggio di Trapani alla società romana Marinedi srl. Il passaggio decisivo si è consumato alla fine di maggio e adesso c' è attesa per valutare le prossime mosse dell' azienda che dovrà impegnarsi per rendere nuovamente operativo il polo, anche se le responsabilità sono molteplici. A comunicarlo, in una nota stampa, è stato Filippo Cutrona, segretario generale Fiom Cgil di Trapani, che ha precisato come "adesso è indispensabile che il progetto di ristrutturazione delle infrastrutture sia rapidamente esecutivo e si proceda all' assunzione degli ex lavoratori del Cnt, disoccupati dal 2011". Il bilancio del riavvio può considerarsi comunque positivo: i lavori per il completamento e la ristrutturazione del bacino, che sono stati affidati alla Metalmeccanica agrigentina, si sono conclusi e adesso si attende il finanziamento per il rifacimento dell' impianto elettrico che la Regione dovrebbe concedere in tempi brevi. L' appello del sindacalista è stato, infatti, rivolto ai parlamentari del territorio che dovranno attivarsi per rintracciare le risorse necessarie nel bilancio della Regione che dovrà poi predisporre l' iter per la definizione del bando.

Novità sono arrivate anche sul fronte palermitano: da queste parti la cantieristica navale non si è arenata, ma ha vissuto tanti momenti di tensione e crisi negli ultimi anni. La Regione ha pubblicato un bando relativo al servizio per la manutenzione straordinaria del bacino di carenaggio da 52.000

-segue

tonnellate sito nel porto di Palermo, anche per adattarlo a nuove esigenze operative della cantieristica navale siciliana. Il provvedimento richiede, in particolare, "indagini non distruttive sugli acciai, verifica di funzionalità degli apparati elettrici, meccanici ed elettromeccanici, di redazione dei particolari costruttivi e di editing specialistico". Il bando di gara (con il criterio dell' offerta economicamente più vantaggiosa: miglior rapporto qualità/prezzo) è stato pubblicato sul sito del dipartimento delle Attività produttive e aveva come scadenza lo scorso 8 maggio, prima di ricevere una proroga. Per i quindici lotti del bando sono stati messi a disposizione circa 1,6 milioni di euro.

L' iter del bando risale allo scorso anno. La prima tappa fa riferimento alla pubblicazione sulla Gurs del novembre scorso del decreto n. 3134/2S che indiceva l' indagine di mercato per individuare una lista di operatori economici specializzati nella produzione di servizi attinenti le attività di ristrutturazione navale. Il verbale di apertura delle buste, interamente pubblicato sul sito del dipartimento delle Attività produttive, è stato registrato il 4 maggio.

Ieri a Roma ribadita la posizione della Città metropolitana: garantire l' autonomia di Messina-Milazzo

Porti, Accorinti incontra Delrio

Consegnata al ministro la lettera sulla vertenza dei lavoratori ex Servirail

Lucio D' Amico Riforma dei porti e vertenza ex Servirail. Il sindaco Renato Accorinti e il vicesindaco Gaetano Cacciola, ieri a Roma per partecipare al convegno "Connettere l' Italia", hanno avuto un incontro con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio.

Il sindaco, a nome del capoluogo ma anche dell' intera Città metropolitana, ha precisato la posizione dell' amministrazione comunale riguardo l' accorpamento di Messina con Gioia Tauro. «Abbiamo detto al ministro - afferma Accorinti - che, pur rispettando la condivisione delle strategie comuni, riteniamo indispensabile che l' autonomia dell' Autorità portuale di Messina non venga assolutamente intaccata e compromessa. Abbiamo chiesto che le risorse economiche siano investite sul singolo territorio di appartenenza secondo una legge specifica e non facoltativamente. La posizione dell' amministrazione comunale - ha ribadito il sindaco - è sempre stata quella di fare parte di un' Area portuale dello Stretto con Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, ma se si deve fare un accorpamento diverso è fondamentale che gli introiti raccolti dall' Autorità portuale di Messina vengano investiti sempre ed esclusivamente nella nostra area».

Ma per avere questa garanzia, occorre intervenire sul decreto, perché le chiacchiere non servono a nulla. Altrimenti dovrà essere il governatore siciliano Rosario Crocetta a rompere l' inquietante silenzio sull' argomento e a intervenire sollevando il conflitto di attribuzione dei poteri tra Regione e Stato.

Accorinti e Cacciola hanno parlato, comunque, di un «clima di grande collaborazione e disponibilità da parte del ministro», anche in relazione all' altra vicenda, quella dei 25 lavoratori ex Servirail che da febbraio protestano con un presidio a piazza Cairoli diventato simbolo di tutto il lavoro per il lavoro a Messina. «Come promesso ai lavoratori - ha dichiarato Accorinti - ho dato la lettera a Delrio, che conosce perfettamente la situazione perché aveva già incontrato gli ex cuccettisti Servirail al Teatro in occasione della sua visita a Messina. Lo scorso martedì 6 giugno ho anche inviato una nota al Prefetto di Messina, chiedendo la convocazione di un tavolo di confronto col gruppo delle Ferrovie dello Stato e le parti interessate alla vertenza». Nella lettera consegnata a Delrio e firmata anche da Crocetta, si ricorda che «da oltre cento giorni 25 nostri concittadini, messinesi e siciliani, continuano la loro pacifica

-segue

forma di protesta nel cuore della città dello Stretto per rivendicare il diritto al lavoro. Siamo certi che il fronte comune tra istituzioni e amministrazioni locali e regionali possa, con il suo fattivo impegno, concretizzarsi in una positiva risoluzione di questa annosa vertenza occupazionale e sociale».

Accorinti consegna una lettera al ministro Del Rio per gli ex Servirail

La vertenza degli ex Servirail torna sul tavolo del ministro dei Trasporti Graziano Del Rio . E' stato il sindaco Renato Accorinti , insieme al vicesindaco Gaetano Cacciola , a incontrare oggi a Roma il ministro durante il convegno "Connettere l' Italia" e a consegnare una lettera a sostegno degli ex cuccettisti che ormai da quattro mesi sono in presidio permanente a piazza Cairoli per rivendicare il rispetto degli accordi siglati alla fine dell' ormai storica vertenza Servirail che prevedevano la loro ricollocazione all' interno del gruppo Ferrovie dello Stato."Come promesso ai lavoratori - ha dichiarato Accorinti - ho dato la lettera a Delrio, che conosce perfettamente la situazione perché aveva già incontrato gli ex cuccettisti Servirail al Teatro in occasione della sua visita a **Messina**. Lo scorso martedì 6 giugno ho anche inviato una nota al Prefetto di **Messina**, chiedendo la convocazione di un tavolo di confronto col gruppo delle Ferrovie dello Stato e le parti interessate alla vertenza". Nella lettera consegnata oggi a Delrio si ricorda che "da oltre cento giorni venticinque nostri concittadini, **messinesi** e siciliani, continuano la loro pacifica forma di protesta nel cuore della città dello Stretto. Una garbata forma di lotta - si legge nel documento - per rivendicare il diritto al lavoro, che ha suscitato forti sentimenti di solidarietà sia da parte della popolazione che da parte delle nostre amministrazioni e delle istituzioni tutte. Siamo a conoscenza dell' impegno da Lei già profuso in merito alla vertenza e delle Sue personali rassicurazioni comunicate ai lavoratori nella recente visita a **Messina** . Siamo qui a scriverle - hanno proseguito il sindaco Accorinti e il presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, - nella qualità di rappresentanti istituzionali del Governo Siciliano e dell' Amministrazione cittadina **messinese**, affinché perseveri nella Sua **autorevole** azione mediatrice nei confronti del Gruppo Ferrovie dello Stato per trovare una soluzione positiva a questa annosa e triste vicenda. Ricordiamo che questi lavoratori, pur con civiltà e profonda umiltà, manifestano la loro disperazione dovuta ad ingiustizie perpetrate nel passato alle quali oggi non è più possibile porre rimedi urgenti alla luce del fatto che tali maestranze non godono ormai di alcun ammortizzatore sociale necessario al minimo sostenimento per se stessi e le loro famiglie. Siamo certi che il fronte comune tra istituzioni e amministrazioni locali e regionali possa, con il Suo concreto e fattivo impegno,

-segue

concretizzarsi in una positiva risoluzione di questa annosa vertenza occupazionale e sociale che affligge il già debole tessuto sociale e lavorativo siciliano". Il Sindaco ha poi discusso con Delrio l' accorpamento di Messina con Gioia Tauro relativamente alla riforma dei porti. "Sull' argomento - ha aggiunto Accorinti - è stato ribadito che, seppur rispettando la condivisione delle strategie comuni, è indispensabile comunque che l' autonomia dell' Autorità portuale di Messina non venga assolutamente intaccata e compromessa. Abbiamo chiesto che le risorse economiche siano investite sul singolo territorio di appartenenza secondo una legge specifica e non facoltativamente. La posizione dell' Amministrazione comunale è sempre stata quella di fare parte di un' Area Portuale dello Stretto con Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, ma se si deve fare un accorpamento diverso è fondamentale che gli introiti raccolti dall' Autorità Portuale di Messina vengano investiti sempre ed esclusivamente nella nostra area ".

La "Meraviglia" approda a Messina uno scalo strategico per Msc

MESSINA - Messina scalo strategico per Msc, ecco che la nuovissima "Meraviglia", dopo il primo viaggio inaugurale da Le Havre a Genova, ha fatto sosta davanti allo splendido scenario dello Stretto, festeggiando il primo approdo siciliano. "Quest'anno contiamo di movimentare qui circa 179mila crocieristi- ha sottolineato Leonardo Massa, Country Manager Italia di Msc Crociere.- con 43 scali, un trend in crescita del 36% rispetto al 2016".

Questo itinerario nel Mediterraneo di 7 notti che toccherà dopo Messina La Valletta, Barcellona, Marsiglia, Genova e Napoli, sarà ripetuto per tutta la stagione estiva portando nella città dello Stretto l'ammiraglia di Msc. Dal 2018 la nave farà rotta nei mari del Nord Europa con itinerari più lunghi da 10 a 14 giorni per poi essere destinata ai mari caldi dei Caraibi per la stagione 2019/2020. "Puntiamo a crescere sul mercato italiano e internazionale e questa nave che è la tredicesima della nostra flotta è da una parte un punto di arrivo, perché nuova ammiraglia - dice Leonardo Massa- dall'altra un punto di partenza per il nostro piano industriale che farà sì che per i prossimi nove anni costruiremo 11 nuove navi con la previsione di investimenti per oltre 9 miliardi di euro".

Un piano industriale sviluppato in più fasi, che mira a rafforzare la crescita della compagnia e che punta a raddoppiare il numero di ospiti entro il 2020 e a triplicarli entro il 2026 portando fino a 4.8 milioni i passeggeri ospitati a bordo provenienti da ogni angolo del pianeta.

"Un'attività che coinvolge migliaia di maestranze, dai cantieri alle navi fino all'indotto,- dice il Country Manager - in questo momento sulle nostre 13 navi ci sono imbarcati oltre 16mila marittimi". Soddisfazione è stata espressa dalle istituzioni locali." Il porto di Messina, che quest'anno attende oltre 150 navi conferma la propria forte vocazione crocieristica e la capacità di ospitare le più belle navi in navigazione nel Mediterraneo" afferma il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale, Antonino De Simone. Il sindaco Renato Accorinti ha elencato le ricchezze storico artistiche che la città offre e che potrebbero essere inserite negli itinerari proposti da Msc, insieme alla classica escursione a Taormina.

Crociere: cinquemila turisti a Messina con Msc Meraviglia

Autorità ha preparato accoglienza speciale con gruppi folklore

(ANSA) - MESSIN, 14 GIU - In occasione del primo approdo a Messina della nuovissima Msc Meraviglia, l' Autorità portuale ha voluto organizzare uno speciale benvenuto per gli oltre 5.000 passeggeri a bordo della nave più grande mai attraccata nel porto cittadino. Sulla banchina l' settembre, addobbata per l' occasione, uno spettacolo folcloristico con canti e balli della tradizione siciliana ha accolto ieri i crocieristi accoglierà i crocieristi della Meraviglia. "Il porto di Messina vuole confermare con questa iniziativa la propria forte vocazione crocieristica e la capacità di ospitare le più belle navi in navigazione nel Mediterraneo" afferma il commissario straordinario dell' Autorità Portuale di Messina, **Antonino De Simone**. "Le banchine, i servizi e la professionalità di tutti gli addetti del settore - conclude - contribuiscono sicuramente ad accrescere l' appeal del nostro porto, che quest' anno attende oltre 150 navi, e consentono al territorio di ospitare un flusso turistico di notevole rilevanza". (ANSA).

Così l' assessore rassicurò Morace: «Tutto fatto, potete stare tranquilli»

E Franza pensava anche al futuro governo: «Abbiamo tanti amici, anche tra i grillini»

Palermo. L' anticiclone delle Azzorre? A Palazzo d' Orléans è arrivato con un giorno d' anticipo sul calendario meteorologico. Tracce di nuovi contatti fra il ras dei traghetti, Ettore Morace, con l' assessore regionale ai Trasporti, Giovanni Pistorio. Ma anche una pista, sulla quale per adesso i magistrati sono molto cauti, su finanziamenti alla politica regionale. "Mare Monstrum" continua a essere un vaso di Pandora. Non soltanto commenti "da caserma" sull' omosessualità del presidente della Regione e sulla natura del suo "amore" per Alicudi. Dalle carte emergono anche alcuni elementi investigativi sull' assessore Pistorio, fin qui non indagato né sfiorato (se non per il coinvolgimento del suo segretario particolare, Giuseppe Montalto, finito ai domiciliari per corruzione) dell' inchiesta. Ma l' esponente dei Centristi per l' Europa, oltre a scusarsi con Rosario Crocetta per le pesanti allusioni sessuali, ha sempre negato con forza ogni coinvolgimento diretto nei rapporti con gli altri protagonisti dell' indagine di Trapani. Dalla Procura di Palermo, comunque, continuano a far sapere che Pistorio non è in atto coinvolto. Nell' informativa dei carabinieri, sulla quale lavora la Dda di Palermo, c' è però un passaggio esplicito su un contatto fra l' assessore e il ras dei traghetti, Ettore Morace. "Pistorio riferisce a Morace - si legge nella ricostruzione dei carabinieri - che fino a ieri sera hanno fatto tutto quello che dovevano fare. Pistorio dice che per quello che riguarda loro devono stare tranquilli, riferendosi realisticamente ai 3,5 milioni di euro stanziati in bilancio per i trasporti marittimi". Ma c' è anche un aspetto. Meno pregnante, per adesso, dal punto di vista penale. Eppure al centro delle attenzioni dei magistrati della Dda palermitana. Un ulteriore approfondimento, proprio nelle ultime pagine della voluminosa informativa, riguarda "l' evoluzione delle indagini". Un rapido passaggio, che magari presuppone l' ipotesi di un eventuale stralcio, in cui si cominciano a intravedere "ulteriori elementi di assoluto interesse", non legati soltanto ai rapporti fra la compagnia di navigazione e la Regione, ma a quella che viene definita "commistione di rapporti tra imprenditoria, politica e amministrazione pubblica", definita "sempre intensa nonché dubbia visti i soggetti intervenuti in relazione ai finanziamenti (a carattere elettorale) che sembrano coagularsi". E c' è proprio una parte - richiamata come "le ultime

-segue

intercettazioni" - nella quale si riassume, come episodio esemplificativo di "altre situazioni e circostanze sensibili", il brogliaccio dell' intercettazione di una telefonata fra l' assessore Pistorio e il suo segretario Montalto del 10 marzo scorso. Questo il contenuto: "Pistorio con Montalto e dice di fare una battuta a Miccichè. Pistorio dice che bisogna cercare canali a Cardinale cosa ci dici, Montalto dice che ci metterà una pulce all' orecchio al sindaco di Piazza Armerina, Pistorio dice che deve chiedere a persone più autorevoli tipo **Morace** Montalto dice a Peppuccio Montalto chiede se la Monterosso potesse essere interessata. Pistorio dice di sì. Pistorio dice che non deve citare mai Cuffaro. Pistorio dice che **Morace** Montalto dice che **Morace** è perfetto e ti stima parecchio. Pistorio dice che i sindacati sarebbero contenti. Pistorio dice di dirlo a **Morace**, Benigno, Turano, la Monterosso Pistorio dice che anche la sanità sia pubblica che privata. Montalto dice che ora chiama a **Morace**". Essendo un sunto non rende bene il senso del discorso. Ma la trascrizione originale è agli atti dell' inchiesta. Molto interessante un altro passaggio dell' informativa. Un' intercettazione in cui il solito **Morace** parla con Vincenzo Franza, rivale-amico nel duopolio dei trasporti marittimi in Sicilia, che - soltanto per le isole minori - vale circa 200 milioni l' anno fra contributi pubblici e biglietti. Questo il riassunto della conversazione scritto dai carabinieri: "Franza con **Morace** e chiede cosa devono fare per la cosa di Crocetta: Franza gli dice che gli imprenditori più piccoli tipo Lupo e gli altri hanno dato 2.500-3.000 euro come contributo, quindi se loro fanno 5.000 **Morace** dice va bene. Franza dice che quelli che hanno dato tanto sono amici di Massimo (Finocchiaro, presidente dell' Ast, da sempre fedelissimo del governatore) e in fondo anche loro sono amici di Massimo **Morace** dice che è rimasto a parlare un quarto d' ora con Lumia. Franza dice di stare attento che quello è "veleno allo stato puro" ed è quello che ha fatto mettere dentro a Francantonio (Genovese, il deputato ex Pd condannato a Messina per i corsi d' oro della formazione, ndr)". E infine i due imprenditori marittimi guardano al futuro, dietro l' angolo, di Palazzo d' Orléans. "Franza dice che Cracolici che si candida a Presidente della Regione, abbiamo tanti amici candidati, Stefania, Cracolici". Fino all' assalto al fortino del Movimento 5stelle: "Vinceranno i grillini, Franza chiede se ha qualche contatto con questi, **Morace** dice di sì e il papabile è l' assessore ai Trasporti che poi gli dirà e stanno ancora decidendo. **Morace** dice che forse lo conosce ed è in buoni rapporti con tutti e due. Franza dice che a Massimo ci vogliono mandare le ricevute per questo importo e fatte con bonifico per questo importo". Anche qui - a onor del vero - la conversazione è piuttosto criptica, quasi incomprensibile. L' unica cosa chiara è che la "cricca" dei traghetti ha contatti con tutta la politica siciliana. O almeno prova ad averli. Riuscendoci? Lo diranno i magistrati. Twitter: @MarioBarresi.