
Primo Piano:

- **La Nuova Assoporti** (La Gazzetta Marittima, Ansa)

Dai Porti:
Trieste:

"...Trieste e Duisport, siglata la partnership..." (Corriere Marittimo, Ansa, L'Informatore navale, Il Nautilus, Il Sole 24 Ore)

"...Porto-open day 2017..." (L'Informatore Navale, Il Nautilus)

"...Giallo sul decreto Attuativo..." (Il Piccolo, Gazzetta del Sud)

Venezia:

"...Navi, tutti i progetti in Comitato..." (Il Gazzettino Veneziaemestre)

Genova:

"...Genoa Shipping Week..." (Corriere Marittimo)

"...Msc chiede dragaggi..." (Il Secolo XIX, La Repubblica, Il Tirreno, Ansa, La Repubblica,)

"...Giornata della Marina..." (Corriere Marittimo)

"...Torre Piloti..." (Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

"...Piano Triennale..." (La Repubblica GE)

"...Culmv, ultimo treno per il decreto "salva campagne"..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Nogarin: Firenze o Roma?..." (Il Tirreno, La Nazione)

"...Lo scioglimento della Regina..." (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...Darsena Europa..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

"...Ecco i turisti che scelgono Livorno..." (La Nazione LI)

Piombino:

"...Rebrab rischia di perdere il porto di Bejaia..." (La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Civitavecchia e Barcellona ..." (La Gazzetta Marittima)

"...Giornata della Marina ..." (L'Informatore Navale)

Bari:

"...la battaglia del grano..." (Il Giornale, Stato Quotidiano, La Gazzetta del Mezzogiorno, Corriere della Sera)

Brindisi:

"...Visita del direttore Marittimo..." (Il Nautilus)

Taranto:

"...Taranto, al via la costituzione..." (Corriere Marittimo)

"...Porto di Taranto: pronti..." (Il Nautilus)

"...Taranto, il 20 giugno vai all'Agenzia..." (The MediTelegraph)

Messina:

"...Porti, non resta che..." (Gazzetta del Sud)

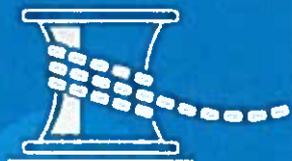
"...<<Si può ancora salvare...>>..." (Gazzetta del Sud)

"...Capitale Messina in linea con CMdb: "Bisogna..." (TempoStretto)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 10,11 e 12/06/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



"...Sdemanializzare le aree..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Augusta, piano d'azione..." (La Sicilia)

Trapani:

"...Trapani, "duello"..." (Gazzetta del Sud)

"...Quell' inchiesta che..." (La Sicilia)

"...A Trapani è sfida a tre..." (Giornale di Sicilia)

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE ZENO D'AGOSTINO

Tanti compiti (e deleghe) per la nuova Assoport

Il tavolo al ministero richiederà un lavoro di preparazione tra i presidenti delle Autorità di sistema



Zeno D'Agostino

TRIESTE - Zeno D'Agostino e Marco Sommariva, un'accoppiata vincente. Non solo perché hanno il timone di uno dei due porti "aseelari" italiani al centro dei progetti intercontinentali più attuali - si legga "One Belt one Road" cinese - ma anche perché sono realisticamente tra i più attivi e preparati. Il loro

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

Tanti compiti (e deleghe)

comitato di gestione dell'Autorità di sistema è il primo completo. Ma il presidente D'Agostino oggi ha anche un altro timone, quello nazionale dell'Assoport. Che è in fase di forte trasformazione, come ci conferma nella nostra intervista.

Presidente D'Agostino, si era detto che con il tavolo dei presidenti delle AdsP al ministero, Assoport sarebbe stata svuotata di significato.

"Sono di tutt'altra opinione e l'ho già chiarito anche nei primi incontri in associazione. I quindici presidenti dei sistemi avranno più che mai bisogno di un organismo capace di aiutarli a presentarsi al ministero con una visione comune, mediata sui singoli problemi della governance loro ma anche del sistema nazionale: certo, cambia l'impostazione di Assoport. Il consiglio direttivo si strutturerà con una serie di deleghe sostanziali, per approfondire i singoli problemi che si pongono al sistema portuale nazionale. Le faccio un solo

esempio: la tematica dei raccordi ferroviari nei porti e della loro gestione operativa, che per alcuni scali è argomento totalmente nuovo mentre per altri, che possono quindi fornire la propria esperienza, è da tempo in atto".

Quindi si tratterà di lavorare proprio anche sull'operatività, per dare contenuti a quelle che sono le norme generali della Riforma?

"Uno degli obiettivi sarà questo, ma ci si apre un campo notevole di problemi sui quali dovremo confrontarci: e sui quali in Assoport dovremo lavorare tutti. Il tema delle ferrovie, che è determinante per la "cura del ferro" che la logistica italiana sta affrontando, è urgente. Ma tra le deleghe ci dovrà anche essere la maggior partecipazione di Assoport, come organo delle AdsP italiane, alle attività di Espo, ovvero all'associazione dei porti europei. Dopo la presidenza di Gallanti, Espo è stata poco frequentata da Assoport mentre è importante e non solo per fare lobby in Europa. Ci sono leggi innovative sulla logistica, in Europa ma non solo, che vanno approfondite perché tutte le nostre Autorità di sistema possano lavorare di concerto e con la piena consapevolezza degli obiettivi. E tutto lo scibile dei mutamenti in campo ambientale? Mi creda, avremo da lavorare molto tutti".

Presidente, un'ultima domanda: lei ha nel suo comitato di gestione il sindaco di Trieste e il presidente della Regione, mentre è in corso una polemica feroce sul sindaco di Livorno e il ministro si dice contrario ai politici nei porti...

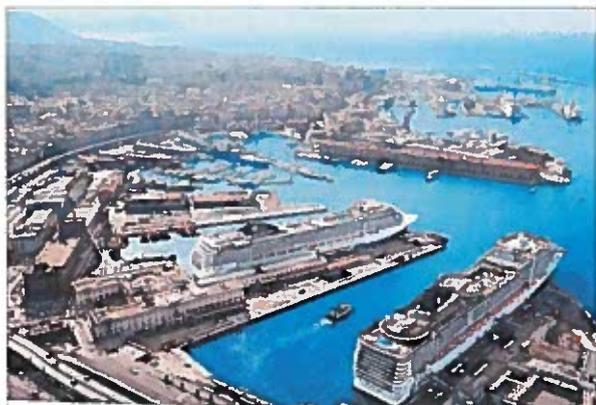
"Per quello che riguarda Trieste noi abbiamo valutato con attenzione il curriculum sia del sindaco che del presidente della Regione, ritenendo che abbiano le caratteristiche richieste dalla legge. La valutazione comunque è su responsabilità diretta del presidente dell'AdsP e io mi sono attenuto strettamente alla legge. Posso poi aggiungere che personalmente ritengo utile e positiva la presenza del sindaco della città e del presidente della Regione in un comitato di gestione del porto che deve affrontare temi di grande importanza e strettamente connessi al territorio".

Ma la posizione del ministro?

"Il ministro ha espresso legittimamente un giudizio di opportunità, come gli compete, ritenendo che i comitati di gestione non debbano avere all'interno chi ha cariche politiche. Ma non c'è alcun veto, ad oggi, su quei rappresentanti del territorio che hanno curricula rispondenti a quanto chiede la legge".

Porti: Genova torna in Assoporti dopo lo strappo del 2014

Il comitato dell'Autorità di sistema ha deliberato l'adesione



(ANSA) - GENOVA, 09 GIU - L'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale (Genova e Savona) entrerà in Assoporti, l'associazione nazionale che riunisce tutti gli scali. Il Comitato di gestione ha deliberato oggi l'adesione, che segna il rientro del porto di Genova dopo lo strappo deciso nel luglio 2014 dall'allora presidente Luigi Merlo, il quale aveva deciso l'uscita in polemica con la gestione dell'associazione. L'accusa ad Assoporti era stata di non avere presentato una proposta di riforma della portualità, ma di avere giocato solo in difesa.

Con l'ingresso del presidente Paolo Emilio Signorini a Palazzo San Giorgio alla guida della nuova Autorità di sistema è iniziato il riavvicinamento che si è concretizzato nella delibera di oggi.

Corriere Marittimo

Accordo tra Trieste e Duisport, la Via della Seta si avvicina

TRIESTE – Il porto di Trieste e la Duisburger Hafen (duisport), la società pubblica che gestisce il porto della città tedesca di Duisburg, rafforzeranno in futuro la loro collaborazione. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erich Staake, presidente di duisport, hanno sottoscritto ieri nella città tedesca un accordo di collaborazione strategica.

In questo modo lo scalo giuliano e il porto situato alla confluenza di due delle maggiori vie navigabili d'Europa, il Reno e la Ruhr, uniscono le loro forze: il traffico merci via ferro tra le due città portuali potrà essere aumentato e i centri di logistica pianificati e predisposti secondo un progetto comune.

Duisburg è il più grande hub internazionale in Europa, funzionando ormai da anni come piattaforma logistica distributiva per le maggiori realtà industriali internazionali dal momento che rappresenta uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo, nonché alla Cina.

L'accordo si pone di finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti. Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo e così posizionarsi sul corridoio Europa - Turchia/Iran.

Per Trieste un punto fondamentale sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il sistema logistico facente capo allo scalo giuliano, e sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico - industriali in Punto franco con il supporto tecnico e finanziario di uno dei massimi esperti mondiali del settore. Grazie alla collaborazione comune i due porti intendono inoltre rafforzare la loro unione nell'iniziativa della Via della Seta cinese. Quasi 25 sono i treni merci che settimanalmente uniscono Duisburg alla Cina settentrionale, mentre Trieste è collegata alla Via della Seta marittima, dalla Cina meridionale, attraverso il Canale di Suez, fino al Mediterraneo.

"Il porto di Duisburg è uno dei migliori esempi globali di sviluppo di piattaforma logistica integrata con i porti del Nord Europa ed è da considerarsi oggi il terminale europeo della Belt and Road Initiative, essendo strategicamente collocato su entrambi i tracciati terrestre e marittimo" – afferma Zeno D'Agostino.

"Quella siglata ieri - conclude il presidente dell'Authority - è una partnership vincente per entrambi i porti, che getta le basi e concretizza un dialogo che da tempo avevamo attivato. Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo del nostro sistema portuale passa anche per le attività ad alto valore aggiunto, logistiche e industriali in Punto franco. Duisport rappresenta un'eccellenza per la capacità di integrare funzioni logistiche e portuali e anche su questo tema, sarà un valido partner ed esempio da seguire".

- segue

Per **Erich Staake**, presidente di Duisport: "Il trasporto di merci di Duisport da e verso Grecia e Turchia aumenterà grazie a questa collaborazione, in quanto tali paesi preferiscono procedere ad una movimentazione della loro merce verso l'Europa centrale e del Nord passando per il porto di Trieste. Inoltre Trieste ottiene attraverso Duisport l'accesso alla Via della Seta settentrionale e il porto di Duisburg un collegamento alla Via della Seta marittima mediante Trieste. Questo aumenterà il traffico di merci in entrambi i porti".

Porti: Trieste, accordo con Duisburg su treni e logistica

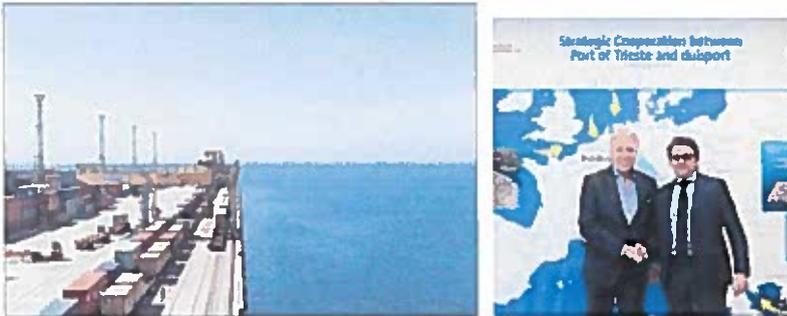
Per sbocco su Mediterraneo e logistica verso Via della Seta



(ANSA) - TRIESTE, 9 GIU - Il porto di Trieste e la Duisburger Hafen (Duisport), società pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg (Germania), rafforzeranno in futuro la loro collaborazione. Un accordo di collaborazione strategica in questo senso è stato firmato da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erich Staake, presidente di Duisport.

Lo scalo giuliano e quello tedesco, alla confluenza del Reno e della Ruhr, uniscono le loro forze in modo tale che il traffico merci via ferro potrà essere aumentato, e i centri di logistica pianificati e predisposti secondo un progetto comune. L'accordo punta a finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti. Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo e così posizionarsi sul corridoio Europa-Turchia/Iran. Per Trieste vi sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il sistema logistico e sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico-industriali in Punto franco, con il supporto tecnico e finanziario di uno dei massimi esperti mondiali del settore.

PARTNERSHIP TRA IL PORTO DI TRIESTE E IL PORTO TEDESCO DI DUISPORT



Accordo strategico per l'iniziativa della Via della Seta

Trieste, 9 giugno 2017 – Il porto di Trieste e la Duisburger Hafen (duisport), la società pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg, rafforzeranno in futuro la loro collaborazione. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erich Staake, presidente di duisport, hanno sottoscritto ieri nella città tedesca un accordo di collaborazione strategica.

In questo modo lo scalo giuliano e il porto situato alla confluenza di due delle maggiori vie navigabili d'Europa, il Reno e la Ruhr, uniscono le loro forze: il traffico merci via ferro tra le due città portuali potrà essere aumentato e i centri di logistica pianificati e predisposti secondo un progetto comune.

Duisburg è il più grande hub internazionale in Europa, funzionando ormai da anni come piattaforma logistica distributiva per le maggiori realtà industriali internazionali dal momento che rappresenta uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo, nonché alla Cina.

L'accordo si pone di finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti. Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo e così posizionarsi sul corridoio Europa – Turchia/Iran.

Per Trieste un punto fondamentale sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il sistema logistico facente capo allo scalo giuliano, e sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico – industriali in Punto franco con il supporto tecnico e finanziario di uno dei massimi esperti mondiali del settore. Grazie alla collaborazione comune i due porti intendono inoltre rafforzare la loro unione nell'iniziativa della Via della Seta cinese. Quasi 25 sono i treni merci che settimanalmente uniscono Duisburg alla Cina settentrionale, mentre Trieste è collegata alla Via della Seta marittima, dalla Cina meridionale, attraverso il Canale di Suez, fino al Mediterraneo.

“Il porto di Duisburg è uno dei migliori esempi globali di sviluppo di piattaforma logistica integrata con i porti del Nord Europa ed è da considerarsi oggi il terminale europeo della Belt and Road Initiative, essendo strategicamente collocato su entrambi i tracciati terrestre e marittimo” – afferma Zeno D'Agostino.

“Quella siglata ieri – conclude il presidente dell'Authority – è una partnership vincente per entrambi i porti, che getta le basi e concretizza un dialogo che da tempo avevamo attivato. Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo del nostro sistema portuale passa anche per le attività ad alto valore aggiunto, logistiche e industriali in Punto franco. Duisport rappresenta un'eccellenza per la capacità di integrare funzioni logistiche e portuali e anche su questo tema, sarà un valido partner ed esempio da seguire”.

Per Erich Staake, presidente di duisport: “Il trasporto di merci di duisport da e verso Grecia e Turchia aumenterà grazie a questa collaborazione, in quanto tali paesi preferiscono procedere ad una movimentazione della loro merce verso l'Europa centrale e del Nord passando per il porto di Trieste. Inoltre Trieste ottiene attraverso duisport l'accesso alla Via della Seta settentrionale e il porto di Duisburg un collegamento alla Via della Seta marittima mediante Trieste. Questo aumenterà il traffico di merci in entrambi i porti”.

Porto di Trieste e Duisport, siglata la partnership



Cooperazione a tutto campo tra il [porto di Trieste](#) e la [Duisburger Hafen \(duisport\)](#), la società pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erich Staake, presidente di duisport, hanno infatti sottoscritto la scorsa settimana nella città tedesca un accordo di collaborazione strategica. In questo modo lo scalo giuliano e il porto situato alla confluenza di due delle maggiori vie navigabili d'Europa, il Reno e la Ruhr, uniscono le loro forze: il traffico merci via ferro tra le due città portuali potrà essere aumentato e i centri di logistica pianificati e predisposti secondo un progetto comune.

Duisburg è il più grande hub internazionale in Europa, funzionando ormai da anni come piattaforma logistica distributiva per le maggiori realtà industriali internazionali dal momento che rappresenta uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo, nonché alla Cina. L'accordo si pone di finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti. Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo e così posizionarsi sul corridoio Europa - Turchia/Iran.

Per Trieste un punto fondamentale sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il sistema logistico facente capo allo scalo giuliano, e sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico - industriali in Punto franco con il supporto tecnico e finanziario di uno dei massimi esperti mondiali del settore. Grazie alla collaborazione comune i due porti intendono inoltre rafforzare la loro unione nell'iniziativa della [Via della Seta cinese](#). Quasi 25 sono i treni merci che settimanalmente uniscono Duisburg alla Cina settentrionale, mentre Trieste è collegata alla Via della Seta marittima, dalla Cina meridionale, attraverso il Canale di Suez, fino al Mediterraneo.

I commenti

"Il porto di Duisburg è uno dei migliori esempi globali di sviluppo di piattaforma logistica integrata con i porti del Nord Europa ed è da considerarsi oggi il terminale europeo della Belt and Road Initiative, essendo strategicamente collocato su entrambi i tracciati terrestre e marittimo" - afferma Zeno D'Agostino. "Quella siglata ieri - conclude il presidente dell'Authority - è una partnership vincente per entrambi i porti, che getta le basi e concretizza un dialogo che da tempo avevamo attivato. Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo del nostro sistema portuale passa anche per le attività ad alto valore aggiunto, logistiche e industriali in Punto franco. Duisport rappresenta un'eccellenza per la capacità di integrare funzioni logistiche e portuali e anche su questo tema, sarà un valido partner ed esempio da seguire".

Per Erich Staake, presidente di duisport: "Il trasporto di merci di duisport da e verso Grecia e Turchia aumenterà grazie a questa collaborazione, in quanto tali paesi preferiscono procedere ad una movimentazione della loro merce verso l'Europa centrale e del Nord passando per il porto di Trieste. Inoltre Trieste ottiene attraverso duisport l'accesso alla Via della Seta settentrionale e il porto di Duisburg un collegamento alla Via della Seta marittima mediante Trieste. Questo aumenterà il traffico di merci in entrambi i porti".

Nella foto: Zeno D'Agostino (a destra) e Erich Staake durante la firma dell'accordo, nella sede di duisport - © krischerfotografie

PARTNERSHIP TRA IL PORTO DI TRIESTE E IL PORTO TEDESCO DI DUISPORT

Scritto da Redazione Authority, News, Nordvenerdì, giugno 9th, 2017



TRIESTE – Il porto di Trieste e la Duisburger Hafen (duisport), la società pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg, rafforzeranno in futuro la loro collaborazione. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erich Staake, presidente di duisport, hanno sottoscritto ieri nella città tedesca un accordo di collaborazione strategica.

In questo modo lo scalo giuliano e il porto situato alla confluenza di due delle maggiori vie navigabili d'Europa, il Reno e la Ruhr, uniscono le loro forze: il traffico merci via ferro tra le due città portuali potrà essere aumentato e i centri di logistica pianificati e predisposti secondo un progetto comune.

Duisburg è il più grande hub internazionale in Europa, funzionando ormai da anni come piattaforma logistica distributiva per le maggiori realtà industriali internazionali dal momento che rappresenta uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo, nonché alla Cina. L'accordo si pone di finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti. Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo e così posizionarsi sul corridoio Europa – Turchia/Iran.

Per Trieste un punto fondamentale sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il sistema logistico facente capo allo scalo giuliano, e sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico – industriali in Punto franco con il supporto tecnico e finanziario di uno dei massimi esperti mondiali del settore. Grazie alla collaborazione comune i due porti intendono inoltre rafforzare la loro unione nell'iniziativa della Via della Seta cinese. Quasi 25 sono i treni merci che settimanalmente uniscono Duisburg alla Cina settentrionale, mentre Trieste è collegata alla Via della Seta marittima, dalla Cina meridionale, attraverso il Canale di Suez, fino al Mediterraneo.

“Il porto di Duisburg è uno dei migliori esempi globali di sviluppo di piattaforma logistica integrata con i porti del Nord Europa ed è da considerarsi oggi il terminale europeo della Belt and Road Initiative, essendo strategicamente collocato su entrambi i tracciati terrestre e marittimo” – afferma Zeno D'Agostino. “Quella siglata ieri - conclude il presidente dell'Authority - è una partnership vincente per entrambi i porti, che getta le basi e concretizza un dialogo che da tempo avevamo attivato. Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo del nostro sistema portuale passa anche per le attività ad alto valore aggiunto, logistiche e industriali in Punto franco. Duisport rappresenta un'eccellenza per la capacità di integrare funzioni logistiche e portuali e anche su questo tema, sarà un valido partner ed esempio da seguire”.

Per Erich Staake, presidente di duisport: “Il trasporto di merci di duisport da e verso Grecia e Turchia aumenterà grazie a questa collaborazione, in quanto tali paesi preferiscono procedere ad una movimentazione della loro merce verso l'Europa centrale e del Nord passando per il porto di Trieste. Inoltre Trieste ottiene attraverso duisport l'accesso alla Via della Seta settentrionale e il porto di Duisburg un collegamento alla Via della Seta marittima mediante Trieste. Questo aumenterà il traffico di merci in entrambi i porti”.

GRANDI PROGETTI. XI JINPING CON «ONE BELT ONE ROAD» VUOLE RILANCIARE LA CINA COME POTENZA ANCHE MARITTIMA

Una Via della seta sulla cresta dell'onda

di Valerio Castronovo

La Cina si appresta a realizzare, con un eccezionale dispiegamento di mezzi, la mitica "Via della seta" di tanti secoli fa, quando il Celeste Impero era, insieme all'India, al centro degli scambi con l'Europa. Duplice era a quei tempi l'itinerario attraverso il quale le sue merci più richieste dalle élites del Vecchio continente, le seterie e le porcellane, giungevano a destinazione lungo un percorso in parte di terra e in parte di mare: come quello di cui ci ha lasciato una celebre testimonianza (con il Milione o Libro delle meraviglie) il mercante veneziano Marco Polo, giunto alla corte del Gran Khan Kublái intorno al 1275, insieme al padre Nicolò e allo zio Mattico, e rimasto poi per 17 anni.

Alla produzione di sete e broccati erano dedite intere regioni, con una manodopera perfettamente addestrata e un valido trattamento chimico del filo grezzo. D'altronde, pur possedendo vari congegni meccanici, i produttori preferivano le lavorazioni a mano in quanto, seppur più complesse, garantivano un prodotto di maggior pregio per la loro particolare morbidezza, ingalciabilità e finezza del drappeggio.

Altrettanto rinomate erano le sue porcellane policrome, per la raffinatezza e il valore estetico che le contraddistinguevano. E ciò, in virtù sia della purezza del materiale impiegato, specialmente il caolino (di cui esistevano nel Celeste Impero numerosi giacimenti), che dell'eleganza e della lucentezza delle decorazioni.

Senonché i Ming, a capo dal 1368 del Celeste Impero, smisero intorno alla metà del Quattrocento di investire ulteriori risorse nel potenziamento della propria flotta e nelle spedizioni d'oltremare, con cui all'inizio di quel seco-



Un mare di scambi. La Cina vuole rilanciare la Via della seta, percorso nevralgico per gli scambi commerciali Europa-Asia già dal Duecento. Pechino vuole così riproporsi anche come potenza marittima (nella foto: lavori di scavo per la posa di infrastrutture in Pakistan)

lo la Cina aveva raggiunto sia le coste del Golfo Persico e dell'Africa orientale (da dove gli intermediari arabi inoltravano le mercanzie cinesi verso l'Europa) che quelle del Pacifico nord-occidentale. Secondo la nuova dinastia imperiale, non valeva la pena continuare ad armare i vascelli per acquisire nuove terre (dato che ne possedevano già a sufficienza per il sostentamento della loro popolazione) né per mantenere alto il nome della Cina fuori dei propri confini. D'altro canto i Ming, in quanto assillati dal timore di una nuova ondata di invasioni dei popoli nomadi, intendevano rafforzare il loro dispositivo militare nel

nord dell'impero (che contava allora 130 milioni di abitanti) e procedere a una colonizzazione della steppa.

Fatto sta che, sebbene fosse stata ripresa in considerazione nel 1480 l'ipotesi di dar corso a un nuovo ciclo di spedizioni marittime, e se negli anni Novanta del Cinquecento si erano allestite delle grandi navi per impedire che il Giappone s'impadronisse della penisola coreana, i Ming avevano deciso, non appena scampato questo pericolo, di voltar pagina al punto da lasciar marcire, all'inizio del Seicento, la propria flotta nel porto di Nanchino. A sua volta, la dinastia Manciù, subentrata nel 1644 a quella del Ming, aveva

badato solo ad accrescere le flottiglie di battelli a cui era affidato il compito di pattugliare i porti e gli estuari contro le scorribande dei pirati.

L'immenso "Paese di mezzo" (come allora si chiamava la Cina) aveva così finito per rinchiuersi sempre più in se stesso, in quanto si considerava anche, in base a un'antica tradizione, un'entità asé stante, al centro dell'universo, e possedeva comunque terre e altre ingenti risorse da risultare autosufficiente. Perciò i traffici con l'Europa erano caduti interamente, dapprima nelle mani di arabi e portoghesi, e poi degli olandesi giunti nel 1623 a occupare l'isola di Taiwan, e pure degli inglesi, dotati oltretutto di una marina da guerra per presidiare gli scali e i peripli commerciali tra il Mar Giallo e l'Oceano Indiano.

Che la Cina di Xi Jinping si proponga oggi di tornare a essere anche una grande potenza marittima, Pechino ne ha già dato una prova tangibile cominciando ad affermare unilateralmente la propria sovranità davanti alle sue coste, per garantirsi così libero accesso al gran largo ed estendere la sua area d'azione, occupando alcuni isolotti rivendicati da Taiwan, Vietnam, Malaysia e Brunei, oltre che dal Giappone.

Nell'ambito di questa strategia figura, insieme all'opera di penetrazione commerciale e all'influenza politica acquisita negli ultimi tempi da Pechino in vari paesi dell'Africa orientale, anche il lancio della "Nuova Via della seta" con l'Europa annunciata adesso da Pechino. E ciò non soltanto attraverso il Mediterraneo (in cui l'Italia dovrebbe costituire la principale metà finale), ma anche in capo a una vasta rete di infrastrutture ferroviarie e stradali dall'Asia centrale sino al cuore dell'Unione europea, grazie a una serie colossale di investimenti.

© RIPRODUZIONE NELLEGGIA

L'Informatore Navale

TRIESTE:PORTO-OPEN DAY 2017 DOMENICA 18 GIUGNO. IL PORTO COSÌ NON L'HAI MAI VISTO



ULTIMI POSTI DISPONIBILI PER I TOUR ALLA SCOPERTA DELLO SCALO

Trieste, 10 giugno 2017 – Un evento “porte aperte” per permettere alla città di conoscere da vicino il motore dell’economia e del lavoro del territorio, fondamentale sia nel passato, che nel presente, che nel futuro.

Questo è l’Open Day del Porto di Trieste, organizzato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale insieme a tutte le associazioni di categoria, gli operatori e la comunità portuale e previsto per domenica 18 giugno 2017.

Organizzato in 8 turni, in partenza alle 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16 e 17 dal Museo Ferroviario di Campo Marzio, l’Open Day si articola in varie tappe. Dopo una presentazione generale, prevista all’interno del Museo Ferroviario di Campo Marzio, si proseguirà in pullman attraverso lo Scalo: Terminal Ro-Ro (Samer Seaports & Terminal Srl); Terminal multimodale (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA); Terminal container (Trieste Marine Terminal SpA); Silocaf (Pacorini Silocaf Srl); Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) e infine Canale Navigabile (Frigomar Srl e altre aziende).

Grazie all’Open Day, quindi, i visitatori potranno osservare i terminal principali, conoscere i luoghi del carico e scarico delle navi e dei traghetti, scoprire tante notizie sulle merci in transito, su cosa contengono i container e dove sono diretti. Vedranno poi come il porto di Trieste abbia una vocazione ferroviaria con ogni banchina servita dai binari, scopriranno come lo scalo sia strettamente collegato alla produzione industriale e manifatturiera e potranno notare grandi motori e bobine giganti pronti per l’imbarco. Si potrà inoltre entrare in alcuni magazzini dove farsi avvolgere dall’intenso aroma dei chicchi di caffè, camminare tra i bancali di legname, accedere alle celle frigorifere e scoprire come si conservano le merci.

L’evento ha inoltre lo scopo di valorizzare chi ogni giorno lavora nei terminal, dando l’opportunità agli operatori di raccontarsi e di mostrare quali sono le loro professioni e di cosa si occupano nel dettaglio.

Modalità d’iscrizione all’Open Day

Prenotazione obbligatoria via web su www.porto.trieste.it o via telefono al numero 340 7546609 fornendo, per ciascuna delle persone che si vogliono iscrivere: Nome e Cognome, Indirizzo, Recapito di telefono cellulare, Estremi di un documento di identità in corso di validità, Data di nascita.[20170601_open_day_34](https://www.porto.trieste.it/2017/06/01/open-day-34)

Nota Bene

Per motivi di security, ciascun partecipante potrà effettuare la visita solamente esibendo il documento di identità in corso di validità di cui si sono forniti gli estremi all’atto dell’iscrizione, prima di salire sul pullman.

Social

twitter: @PortodiTrieste; instagram: portoditrieste; #ilmioporto

PORTO DI TRIESTE: OPEN DAY 2017 DOMENICA 18 GIUGNO



TRIESTE – Un evento “porte aperte” per permettere alla città di conoscere da vicino il motore dell’economia e del lavoro del territorio, fondamentale sia nel passato, che nel presente, che nel futuro.

Questo è l’Open Day del Porto di Trieste, organizzato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale insieme a tutte le associazioni di categoria, gli operatori e la comunità portuale e previsto per domenica 18 giugno 2017.

Organizzato in 8 turni, in partenza alle 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16 e 17 dal Museo Ferroviario di Campo Marzio, l’Open Day si articola in varie tappe. Dopo una presentazione generale, prevista all’interno del Museo Ferroviario di Campo Marzio, si proseguirà in pullman attraverso lo Scalo: Terminal Ro-Ro (Samer Seaports & Terminal Srl); Terminal multimodale (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA); Terminal container (Trieste Marine Terminal SpA); Silocaf (Pacorini Silocaf Srl); Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) e infine Canale Navigabile (Frigomar Srl e altre aziende).

Grazie all’Open Day, quindi, i visitatori potranno osservare i terminal principali, conoscere i luoghi del carico e scarico delle navi e dei traghetti, scoprire tante notizie sulle merci in transito, su cosa contengono i container e dove sono diretti. Vedranno poi come il porto di Trieste abbia una vocazione ferroviaria con ogni banchina servita dai binari, scopriranno come lo scalo sia strettamente collegato alla produzione industriale e manifatturiera e potranno notare grandi motori e bobine giganti pronti per l’imbarco. Si potrà inoltre entrare in alcuni magazzini dove farsi avvolgere dall’intenso aroma dei chicchi di caffè, camminare tra i bancali di legname, accedere alle celle frigorifere e scoprire come si conservano le merci.

L’evento ha inoltre lo scopo di valorizzare chi ogni giorno lavora nei terminal, dando l’opportunità agli operatori di raccontarsi e di mostrare quali sono le loro professioni e di cosa si occupano nel dettaglio.

Modalità d’iscrizione all’Open Day

Prenotazione obbligatoria via web su www.porto.trieste.it o via telefono al numero 340 7546609 fornendo, per ciascuna delle persone che si vogliono iscrivere: Nome e Cognome, Indirizzo, Recapito di telefono cellulare, Estremi di un documento di identità in corso di validità, Data di nascita.

Giallo sul decreto attuativo latita l' unione dei porti

La governatrice Serracchiani ha chiesto di fare presto al ministro dei Trasporti Ma Delrio ha annunciato una guerra ai sindaci: «Fuori dai Comitati di gestione»

di Giulio GarauDopo lunghi mesi non c' è ancora nemmeno l' ombra del decreto attuativo della riforma della portualità che dopo l' istituzione dell' Autorità di sistema in Fvg renda effettivo l' unione dei porti di Trieste e Monfalcone.

Ma quel che è peggio, dopo l' incontro che c' è stato lo scorso 23 maggio a Roma tra la governatrice della Regione Fvg Debora Serracchiani e lo stesso ministro alle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, è che la vicenda si è tinta di giallo.

La presidente, proprio dopo una lunga e positiva riunione del Comitato consultivo del porto di Monfalcone, aveva colto l' occasione, incontrando il ministro Delrio, per chiedere, visti i ritardi che «venga resa effettiva l' unione dei porti di Trieste e Monfalcone» ma anche «permettendo un' operatività più sinergica attraverso la presenza del Comune di Monfalcone nel Comitato di gestione». Si parla della presenza nella nuova Autorità di sistema che non è prevista nel caso di Monfalcone perché non è mai stata sede di Autorità portuale come Trieste pur essendo un porto di rilevanza nazionale. Tra Serracchiani e sindaco di Monfalcone, Anna Cisint era stata siglata pure un' intesa sulla condivisione di quello che deve essere il ruolo dell' amministrazione comunale nell' Authority di sistema con Trieste.

Ma ecco il giallo. La posizione del ministro Delrio sembra sia diametralmente opposta sulla presenza dei sindaci nei Comitati di gestione, e non solo per Monfalcone. Non si tratta di indiscrezioni, ma di dichiarazioni fatte dallo stesso ministro durante alcuni ufficiali, in occasione dell' investitura di altri presidenti di Autorità di sistema (Gioia Tauro, Palermo e Cagliari).

Parole riportate da due siti specializzati e quotati (Ship2Shore e il giornale web di Civitavecchia). Il ministro Delrio a lato delle nomine ha infatti annunciato «provvedimenti contro i sindaci presenti nei Comitati di gestione».

Le ultime nomine dei presidenti che completavano il quadro erano arrivate in ritardo «per consentire le verifiche sulle possibili incompatibilità». Risolto questo punto se ne apre però un altro. Delrio, riporta Ship2Shore che aveva fatto la cronaca dell' assemblea nazionale di Federagenti, si è detto «contrario alle valutazioni sulla compatibilità fra il ruolo di sindaco e quello di componente i Comitati di gestione delle AdSP».

- segue

L' **Autorità** anticorruzione, infatti, non aveva avuto nulla da eccepire sulle autonomie di Marco Doria a Genova e Antonio Cozzolino a Civitavecchia, non pronunciandosi poi su quelle di Filippo Nogarin a Livorno né di Roberto Dipiazza a Trieste, né su quella della governatrice Debora Serracchiani sempre a Trieste».

Un caso ignorato anche da Delrio, riporta Ship2Shore, che invece ha stigmatizzato l' iniziativa dei sindaci, preannunciando provvedimenti al riguardo: «La presenza dei sindaci nei board dei porti è un errore grave. Non è ruolo dei sindaci stare dentro i comitati **portuali**, che sono comitati di gestione in cui sono richieste caratteristiche analoghe a quelle dei presidenti. Con la riforma abbiamo cercato di fare consigli di amministrazione di altissima professionalità. È chiaro che anche se un sindaco ha queste caratteristiche, se non è formalmente incompatibile non è sostanzialmente nello spirito della legge autoproclamarsi. Abbiamo già emanato direttive di chiarificazione, spero che ci sia buon senso». Tutte dichiarazioni che, interpellato l' ufficio stampa del ministro, non sono state smentite.

Un accordo "simbolo"

Il porto vecchio di Trieste

Riguardo al dibattito sulla sdemanializzazione o meno delle aree di lungomare non strettamente vincolate ad usi portuali, il movimento CapitaleMessina cita come esempio una situazione considerata analoga a quella della città dello Stretto, cioè la vicenda di Trieste, città del Friuli Venezia Giulia, Regione a statuto speciale come la Sicilia, dove si è attuato un processo di sdemanializzazione del "Porto vecchio, trasferendone la potestà al Comune.

«Si sono seduti - sottolinea CapitaleMessina - attorno ad un tavolo il sindaco di Trieste, il governatore della Regione, il commissario dell' Autorità portuale e il direttore dell' Agenzia del Demanio, per concretizzare il passaggio di competenze, agevolato dall' emendamento del senatore Russo alla legge di stabilità 2015 che ha permesso una rapida sdemanializzazione dell' area.

Ci sembra la strada da percorrere anche qui a Messina tra Authority e Comune».

VENEZIA

Dossier Musolino «In Comitato i progetti per le grandi navi»

Rosa a pagina XVI

PORTO

L'Autorità ha predisposto un dossier con le varie alternative in campo



LA DECISIONE

La scelta spetterà poi al Governo
Riunione prevista a fine mese

Navi, tutti i progetti in Comitato

Raffaella Rosa

Musolino: «Per le crociere soluzione certa, "ecologica" e che non costi soldi pubblici»

«Stiamo lavorando per una soluzione immediatamente cancellabile che preveda il minimo esborso di denari pubblici e comporti il minimo impatto rispetto all'ambiente e alla laguna tutelando i profili occupazionali e consentendo di creare sviluppo in città».

Pino Musolino, da 92 giorni è il nuovo presidente dell'Autorità Portuale di Venezia. E sa benissimo che il futuro della crocieristica è il problema in cima alla lista tra quelli da risolvere. Lui non dice apertamente di schierarsi per una o per l'altra soluzione tra quelle sul tavolo ma annuncia di aver pronto un dossier di 160 pagine che consegnerà nei prossimi giorni al Governo e nel quale è contenuto il percorso che alla fine verrà scelto.

«Dobbiamo pensare ad una soluzione che sia compatibile con gli interessi di tutti. Abbiamo fatto uno studio sui mercati

con numeri, dati, cifre e confronti che dicono tante cose. Cosa mai fatta finora. Le analisi sono supportate dalla scienza, dalla conoscenza e dalle norme. L'Italia è un paese che non fa infrastrutture a caso e noi siamo un ente pubblico che deve rispettare le norme. Non siamo una lobby del Porto come qualcuno ho letto ci accusa di essere ma l'articolazione dello Stato che si occupa di porti e in primis siamo obbligati ad applicare le norme dello stato. Se non lo faccio viene la magistratura e mi porta via».

In cosa consiste questo studio? «Abbiamo seguito tutte le norme previste e le abbiamo comparate con tutte le ipotesi in campo comprese quelle non strategiche: sono usciti dei dati, altri ne stanno uscendo e adesso iniziamo a vedere delle cose che prima non erano emerse nel dettaglio. Prima si era discusso molto senza i dati, i numeri, le valutazioni com-

pressive. Prima si erano fatte delle valutazioni di tipo diverso. Adesso siamo stati più scientifici. E questi dati permettono a noi di dire delle cose al Governo e di fare delle valutazioni in chiarezza. E tra sindaco, Porto e Ministero c'è la massima collaborazione».

I tempi quindi sono maturi dopo 5 anni di attesa e di discussione? «Dobbiamo abbandonare l'idea che questa città debba solo conservarsi, vorrei che questa città si dia un futuro e se lo desse da sola non perché arriva l'Unesco e l'Europa ma perché ne è capace altrimenti non siamo degni di viverla città. Serve una mentalità diversa, meno illusioni e concetti fumo. Il Comitato previsto a fine mese mi auguro che sia quello decisivo. Per la prima volta tutti gli enti in campo hanno fornito a livello nazionale un'analisi scientifica».

© riproduzione riservata



PRESENTE
A sinistra, Pino Musolino, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia. Ha spiegato la procedura scelta per arrivare a una decisione sulle grandi navi

Corriere Marittimo

Genoa Shipping Week: Il porto si apre alla città

GENOVA - Dopo il successo della scorsa edizione martedì 27 giugno la Genoa Shipping Week proporrà tre visite tecniche alle eccellenze del Porto di Genova in collaborazione con TalenTour. **La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, Wärtsilä – Officine e ABB Turbocharging** si apriranno infatti alla città offrendo un'occasione unica per professionisti, studenti e innovatori di entrare in contatto con il settore principale dell'industria Genovese.

Capitaneria di Porto - Guardia Costiera – Ore 10:00 – 12:00

Via Magazzini Generali, Genova

La Capitaneria del Porto di Genova, dopo la recente ristrutturazione, può fregiarsi del titolo della sede di capitaneria di porto più avanzata del Mediterraneo. La sede presso il Porto Antico è il centro di controllo dove converge tutto il sistema informatizzato portuale che abilita un elevatissimo livello di controllo e di sicurezza. Ospita altresì gli uffici pubblici e gli alloggi privati del personale che gestisce ogni aspetto del traffico civile e militare del Porto di Genova. In occasione della Genoa Shipping Week la Capitaneria di Porto offrirà una visita speciale, dedicata ai congressisti e alla cittadinanza, per connettere ancora di più i professionisti del mare, le imprese del territorio e il pubblico. La mattinata si concluderà con la visita ai mezzi in dotazione ai **Servizi Tecnico Nautici del Porto di Genova** (Rimorchiatori – Ormeggiatori – Piloti del Porto e Capita-

[Per iscriversi alle visite tecniche, scaricare la scheda di iscrizione](#)

Wärtsilä –Officine e ABB Turbocharging–Service Station – 14:30 – 18:30

Via Molo Giano, Genova

Nel pomeriggio due le visite a calendario. Si inizierà alle **14.30** con la visita all'officina di **WÄRTSILÄ**, leader globale nella produzione e assistenza tecnica di sistemi di propulsione e generazione di energia per uso marino ed industriale, con quasi 18000 dipendenti nel mondo, di cui 1400 in Italia. L'officina genovese è stata rinnovata negli ambienti e nei processi nel 2014 e, in occasione della Genoa Shipping Week, aprirà le porte per una visita straordinaria che mostrerà come vengono lavorati e assemblati i componenti dei grandi motori che pulsano nelle navi del nostro Porto. Quest'anno sarà anche presentato il nuovo casco innovativo Wärtsilä per la visione a realtà aumentata.

- segue

Seguirà la visita ad ABB – Turbocharging Station leader tecnologico nella produzione e manutenzione di turbocompressori installati su motori diesel e a gas da 500 kW a 80+ MW. Dopo aver prodotto il primo turbocompressore industriale al mondo, l'attenzione di ABB è rimasta costantemente rivolta allo sviluppo tecnologico grazie al quale è possibile fornire ai costruttori di motori e agli operatori del settore, soluzioni sempre più avanzate che permettono di ottenere i più elevati livelli di efficienza, una maggiore sicurezza operativa e spese di gestione del prodotto sempre più contenute. Con più di 100 stazioni di servizio in tutto il mondo e più di 200.000 turbocompressori in esercizio su navi, centrali elettriche, locomotive diesel e grandi mezzi stradali, ABB Turbocharging è costantemente impegnata nel garantire la migliore assistenza ai suoi clienti e mantenere le turbo nelle condizioni operative ottimali per tutto il loro ciclo di vita.

[Se sei uno studente universitario, iscriviti all'University Program](#)

La **GENOA SHIPPING WEEK**, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da **Assagenti** e **ClickutilityTeam** coinvolgerà la città di Genova dal **26 giugno al 1 luglio** e terminerà con la **14^a edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER**, la tradizionale **cena di gala** degli agenti marittimi genovesi.

[SCARICA IL PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE](#)

www.gsweek.it

Il Secolo XIX

L' **AUTORITÀ** DI SISTEMA: «NUOVI FONDALI PREVISTI NEL 2019, MA POSSIAMO ACCELERARE». REBUS LNG

Msc chiede dragaggi e gas per le mega -navi

La compagnia pronta a portare unità da 200 mila tonnellate: in pista Genova, Livorno e La Spezia

GENOVA. È arrivata ieri mattina per la prima volta nel porto di Genova - proveniente da Marsiglia e diretta a Napoli - la "Msc Meraviglia", la nave passeggeri più grande mai transitata sotto la Lanterna (oltre 171 mila tonnellate di stazza lorda, più di 5.700 passeggeri).

Si tratta del secondo record di questo tipo in meno di due mesi, e questo dà la dimensione di come il fenomeno del gigantismo navale sia arrivato in tutta la sua concretezza anche nell' ambito del trasporto passeggeri, con un aumento di scala destinato ancora ad aumentare nel futuro.

Come nel settore commerciale, anche qui gli armatori chiedono investimenti ai porti, e ieri l' amministratore delegato di Msc Crociere, Gianni Onorato, ha manifestato il desiderio di portare a Genova le navi appena ordinate presso i cantieri di Saint-Nazaire, le nuove unità della classe "World" da 200 mila tonnellate (due navi più due in opzione con consegna dal 2022 al 2026 per un valore di 4,5 miliardi di dollari).

Questo conferma che per Msc Genova è il porto di riferimento per l' Italia, ma è anche una sfida: le World infatti pescano 9,40 metri e saranno alimentate a gas. Nei fatti Onorato chiede all' **Autorità** di sistema **portuale** di Genova -Savona di fare presto sui dragaggi, previsti dal piano delle opere nel 2019, e individuare una soluzione per lo stoccaggio e la distribuzione del gas naturale liquefatto in porto: «È vero che la prima World sarà pronta nel 2022 ragiona Onorato- ma le crociere vanno vendute con due anni di anticipo, e questo significa che i cataloghi li cominciamo a scrivere dalla fine del prossimo anno». Per scrivere Genova nella casella giusta (in ballo ci sono Livorno e La Spezia, che i fondali li hanno già) Msc vorrebbe avere la certezza che entro quella data le draghe siano già passate intorno alla Stazione marittima, di cui tra l' altro il gruppo italo -svizzero è azionista di maggioranza.

Più difficile la questione del gas, perché in Italia non esiste ancora una normativa sulle procedure di rifornimento e non è ancora stato individuato a livello nazionale dove saranno realizzate le stazioni di rifornimento, benché in numerosi porti, Genova compresa, la questione è allo studio.

«Il dragaggio dei fondali per il non plus ultra per Msc sarebbero fondali oltre i 10 metri, operazione che

- segue

si potrebbe realizzare velocemente con il conferimento dei materiali nel canale di calma a fianco dell' Aeroporto, secondo il piano dell' ex presidente dell' **Autorità portuale** di Genova, Luigi Merlo - ora responsabile per Msc dei rapporti istituzionali per l' Italia. Già nel 2009 -quando tra l' altro Merlo era all' inizio del primo mandato - fu sempre Msc a sollecitare i dragaggi a Genova (i fondali a Levante di Ponte dei Mille erano impraticabili). Alcune settimane fa una nave della compagnia Princess ha dirottato una toccata da Genova a Santa Margherita dopo aver raschiato sul fondo, proprio al Mille: l' Adsp ha avviato delle procedure di spianamento dei fondali (fino a nove metri) che hanno permesso l' arrivo della "Meraviglia", ma è evidente che per far arrivare le navi della prossima generazione, indipendentemente dalla compagnia, è necessario un fondale di almeno 10 metri, per il quale serve un dragaggio vero e proprio.

«Quest' anno- dice Leonardo Massa, responsabile Italia per Msc Crociere - contiamo di portare a Genova 885 mila crocieristi con 178 scali, di cui 30 con la "Meraviglia"». A partire dal 2019 arriverà in porto anche la gemella, "Bellissima".

ALBERTO QUARATI

LE CROCIERE LA NUOVA AMMIRAGLIA DELLA FLOTTA

Porto, Msc lancia "Meraviglia"

MASSIMO MINELLA

Disolto, quando si celebra il primo scalo di una nuova nave, si pensa soprattutto a fare festa. Ed è così anche ora, per l'arrivo a Ponte del Mille di Msc Meraviglia, la nuova ammiraglia di Msc Crociere, 172mila tonnellate di stazza lorda, 330 metri di lunghezza, 5.700 passeggeri a bordo, la più grande unità "cruise" mai costruita per un armatore europeo.

SEGUE A PAGINA V



La Msc Meraviglia nel porto di Genova

Msc lancia a Genova 'Meraviglia' "Qui il nostro porto, ma attrezzatevi"

«DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

Msc Meraviglia è stata costruita dai cantieri Stx France di Saint-Nazaire, appena rilevati da Fincantieri, ma al centro di un caso politico internazionale con il presidente francese Macron che alla consegna della nave, nel porto di Le Havre, nei giorni scorsi ha chiesto di "rivedere gli equilibri azionari in Stx Franco", secondo lui troppo sbilanciati a favore degli italiani (Fincantieri avrebbe il 48%, la Fondazione Cassa di Risparmio di Trieste il 7) o danno dei francesi (che si dividerebbero il rimanente 45 fra lo stato francese (33) e il colosso transalpino della difesa Dcns (12). Fra le ipotesi circolate, anche l'ingresso di compagnie clienti di Saint-Nazaire, come Msc Crociere e Royal Caribbean. Come finirà? Probabilmente con un "aggiustamento" delle percentuali fra Italia e Francia, ma senza ingresso di nuovi soggetti, con Fincantieri che secondo i patti parasociali manterrà la gestione operativa del cantiere. In attesa di conoscere l'evoluzione della vicenda, comincia a navigare l'ultimo prodotto del cantiere, appunto questa "Msc Meraviglia" che punta a tenere fede al suo ambizioso nome con

una serie di offerte innovative alla clientela. Da Le Havre la nave è scesa nel Mediterraneo fino ad arrivare a Genova. Da qui, per tutta l'estate, partiranno crociere settimanali in un Mediterraneo sempre orfano delle sue sponde nordafricane e turche. Poi, dal 2018, "Meraviglia" si sposterà nel Mare del Nord, facendo spazio ad altre unità di Msc. Entro il 2020, infatti, arriveranno per la compagnia armatoriale che fa capo a Gianluigi Aponte sei navi, consentendole di raddoppiare il numero dei croceristi, in attesa di triplicarlo entro il 2026. Logico quindi che i piani di sviluppo di Msc Crociere finiscano per essere protagonisti della cerimonia di "maiden call" (quando cioè una nuova nave tocca per la prima volta il porto) con Msc che stimola Genova a fare ancora di più nella sfida alle regine dei mari. Dai cantieri, infatti, escono unità sempre più grandi, in lunghezza, larghezza e peso, che necessitano quindi di fondali sempre più profondi per muoversi in sicurezza. Non è un problema, adesso, per Msc Meraviglia dentro al porto di Genova. Nonostante le sue dimensioni costringano piloti, ormeggiatori e rimorchiatori a un lavoro di massima attenzione sia per le evoluzioni dentro allo specchio acqueo che la nave deve fare, sia per le manovre

di accosto e di ormeggio.

Certo, servirebbe subito la nuova diga foranea (non solo per le navi da crociera) e più spazio dentro al porto, ma Genova può servire senza eccessivi problemi anche navi di queste dimensioni. Il problema potrebbe però porsi con le prossime, che saranno ancora più grandi. Nel 2022, infatti, arriveranno le nuove ammiraglie della classe "world", navi da 200mila tonnellate di stazza lorda che hanno un pescaggio di 9,40 metri a cui va aggiunto un altro metro per sicurezza: totale, 10,40 metri, un numero che al momento Genova non può fornire. Non solo. Le "world class" sono navi alimentate dal Lng-gas metano liquido e quindi servono stazioni di stoccaggio di questo carburante green. Ma anche qui è necessario attrezzarsi. Altrimenti Msc sceglierà altri porti.

«Oggi una nave come quella delle world class a Genova non potrebbe venire - spiega il ceo di Msc Crociere Gianni Onorato - Il primo motivo è legato ai fondali che non sono abbastanza profondi, il secondo è il sistema di rifornimento a Lng. Noi metteremo la nave dove sarà possibile fare rifornimento». La nave arriverà a Genova nel 2022, ma dal punto di vista commerciale va proposta al mercato due anni prima. Quindi,

di, per annunciare che scalerà Genova, bisogna avere la certezza fin dal prossimo anno che i fondali saranno adeguati e sarà possibile fare il rifornimento di Lng. «I dragaggi sono nel piano operativo triennale, ma nel 2019 - spiega il segretario generale dell'autorità di sistema Marco Sanguineri - Studieremo il modo di anticipare i tempi per farci trovare pronti». «Msc ha lanciato una sfida al porto, a noi la forza di dare le risposte giuste, ma sono convinto che ce la faremo» chiude l'ad di Stazioni Marittime Edoardo Monzani.

CAPRINI / G. DE LUCA / ANSA

In futuro l'alimentazione sarà a gas metano liquido, ma servono le stazioni di stoccaggio

Onorato: "Senza i dragaggi, le nostre prossime navi non potrebbero venire qui"

Sanguineri: "Operazioni già fissate, vediamo se possiamo anticiparle"

Msc lancia a Genova 'Meraviglia' "Qui il nostro porto, ma attrezzatevi"

MASSIMO MINELLA

Msc Meraviglia è stata costruita dai cantieri Stx Franco di Saint-Nazaire, appena rilevati da Fincantieri, ma al centro di un caso politico internazionale con il presidente francese Macron che alla consegna della nave, nel porto di Le Havre, nei giorni scorsi ha chiesto di "rivedere gli equilibri azionari in Stx Franco", secondo lui troppo sbilanciati a favore degli italiani (Fincantieri avrebbe il 48%, la Fondazione Cassa di Risparmio di Trieste il 7) a danno dei francesi (che si dividerebbero il rimanente 45 fra lo stato francese (33) e il colosso transalpino della difesa Dcns (12). Fra le ipotesi circolate, anche l'ingresso di compagnie clienti di Saint-Nazaire, come Msc Crociere e Royal Caribbean. Come finirà? Probabilmente con un "aggiustamento" delle percentuali fra Italia e Francia, ma senza ingresso di nuovi soggetti, con Fincantieri che secondo i patti parasociali manterrà la gestione operativa del cantiere. In attesa di conoscere l'evoluzione della vicenda, comincia a navigare l'ultimo prodotto del cantiere, appunto questa "Msc Meraviglia" che punta a tenere fede al suo ambizioso nome con una serie di offerte innovative alla clientela. Da Le Havre la nave è scesa nel Mediterraneo fino ad arrivare a Genova. Da qui, per tutta l'estate, partiranno crociere settimanali in un Mediterraneo sempre orfano delle sue sponde nordafricane e turche. Poi, dal 2018, "Meraviglia" si sposterà nel Mare del Nord, facendo spazio ad altre unità di Msc. Entro il 2020, infatti, arriveranno

per la compagnia armatoriale che fa capo a Gianluigi Aponte sei navi, consentendole di raddoppiare il numero dei crocieristi, in attesa di triplicarlo entro il 2026. Logico quindi che i piani di sviluppo di Msc Crociere finiscano per essere protagonisti della

cerimonia di "maiden call" (quando cioè una nuova nave tocca per la prima volta il porto) con Msc che stimola Genova a fare ancora di più nella sfida alle regi-

one dei mari. Dai cantieri, infatti, escono unità sempre più grandi, in lunghezza, larghezza e peso, che necessitano quindi di fondali sempre più profondi per muover-

si in sicurezza. Non è un problema, adesso, per Msc Meraviglia dentro al porto di Genova, nonostante le sue dimensioni costringano piloti, ormeggiatori e rimor-

chiatori a un lavoro di massima attenzione sia per le evoluzioni dentro allo specchio acqueo che la nave deve fare, sia per le manovre di accosto e di ormeggio.

Certo, servirebbe subito la nuova diga foranea (non solo per le navi da crociera) e più spazio dentro al porto, ma Genova può servire senza eccessivi problemi anche navi di queste dimensioni. Il problema potrebbe però porsi con le prossime, che saranno ancora più grandi. Nel 2022, infatti, arriveranno le nuove ammiraglie della classe "world", navi da 200mila tonnellate di stazza lorda che hanno un pescaggio di 9,40 metri a cui va aggiunto un altro metro per sicurezza: totale, 10,40 metri, un numero che al momento Genova non può fornire. Non solo. Le "world class" sono navi alimentate dal Lng-gas metano liquido e quindi servono stazioni di stoccaggio di questo carburante green. Ma anche qui è necessario attrezzarsi. Altrimenti Msc sceglierà altri porti.

«Oggi una nave come quella delle world class a Genova non potrebbe venire - spiega il ceo di Msc Crociere Gianni Onorato - Il primo motivo è legato ai fondali che non sono abbastanza profondi, il secondo è il sistema di rifornimento a Lng. Noi metteremo la nave dove sarà possibile fare rifornimento». La nave arriverà a Genova nel 2022, ma dal punto di vista commerciale va proposta al mercato due anni prima. Quindi, per annunciare che scalerà Genova, bisogna avere la certezza fin dal prossimo anno che i fondali saranno adeguati e sarà pos-

sibile fare il rifornimento di Lng. «I dragaggi sono nel piano operativo triennale, ma nel 2019 - spiega il segretario generale dell'autorità di sistema Marco Sanguineri - Studieremo il modo di anticipare i tempi per farci trovare pronti». «Msc ha lanciato una sfida al porto, a noi la forza di dare le risposte giuste, ma sono convinto che ce la faremo» chiude l'ad di Stazioni Marittime Edoardo Monzani.

Crociere: Msc Meraviglia inaugura la stagione a Genova

Massa, nel 2017 porteremo nel capoluogo 885 mila crocieristi



(ANSA) - GENOVA, 11 GIU - La nuova ammiraglia di Msc Crociere, "Msc Meraviglia", varata il 3 giugno a Le Havre, è approdata a Genova da dove inaugura la sua prima stagione nel Mediterraneo. "E' la prima nave varata del nuovo piano industriale messo in campo da Msc crociere fino al 2026" dice Leonardo Massa, country manager Italia di Msc Crociere. "Per il 2017 contiamo di portare a Genova oltre 885 mila crocieristi con 178 scali, di cui 30 solo per Msc Meraviglia fino a dicembre 2017 e altri 16 nel 2018, fino ad aprile, quando la nave salperà per i Mari del Nord e poi per i Caraibi", dice Massa, alla tradizionale cerimonia del maiden call, la prima "toccata" in porto. Msc Meraviglia, 171.598 tonnellate, una capacità massima di 5.714 passeggeri, è una delle 6 nuove navi che entreranno in servizio fra il 2017 e il 2020 (saranno 11 entro il 2026) secondo il piano varato dalla compagnia e la tredicesima della flotta. Il piano punta a raddoppiare il numero di ospiti entro il 2020 e triplicarli entro il 2026 arrivando a 5 milioni.

"Oggi inizia la nuova era di Msc con nostro piano di crescita che prevede un importante piano di investimenti" ha detto dal palco della Msc Meraviglia Gianni Onorato, amministratore delegato di Msc crociere elencando le tappe future. A novembre arriverà Msc Seaside, in costruzione a Monfalcone, dopo sei mesi la gemella Msc Seaview che sarà posizionata a Genova, mentre Seaside andrà ai Caraibi. Ancora, a febbraio 2019 arriverà la gemella di Meraviglia, Msc Bellissima, che avrà ancora Genova come porto principale. A ottobre toccherà a Msc Meraviglia plus, il cui vero nome rimane ancora top secret.

"E poi si continua nel 2020, nel 2021 e 2022. C'è un buco nel 2023, vedremo se sarà il caso di riempirlo" aggiunge Onorato, ricordando anche l'accordo firmato la scorsa settimana per il primo ordine di due navi più due in opzione a Stx France che inaugurerà una nuova tipologia di navi, la world class, navi con una capacità di quasi 7 mila passeggeri, con motori che useranno come carburante il gas naturale liquefatto (Lng) sistemi per ottimizzare il ciclo dei rifiuti, il ciclo dell'acqua e il consumo di energia. "Direi le navi più "ricche" - sottolinea Onorato - perché le navi si fanno più grandi volendo allargare il numero dei servizi dedicati, che hanno bisogno di maggiori spazi. La corsa non si fa a chi fa navi più grandi ma più competitive e ricche di attività". Nel 2016 Msc crociere ha raggiunto quota 1.800 mila passeggeri, quest'anno saranno circa due milioni e con il piano di investimenti in nuove navi varato da qui al 2026 l'obiettivo è "arrivare vicino a 5 milioni di ospiti l'anno".

Crociere: Porto Genova a Msc, già previsti dragaggi

Sono inseriti nel piano triennale per il 2019



(ANSA) - GENOVA, 11 GIU - "Il dragaggio dei fondali per consentire l'ingresso al terminal crociere di Genova delle nuove navi da crociera di Msc che avranno un pescaggio maggiore è già previsto nel Piano operativo triennale per il 2019. Valuteremo i tempi, ma siamo pronti ad accelerare". Marco Sanguineri, il neo segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, cioè i porti di Genova e Savona, risponde così all'amministratore delegato di Msc Crociere, Gianni Onorato che poco prima a bordo di Msc Meraviglia, la nuova ammiraglia del gruppo, cogliendolo di sorpresa aveva lanciato l'allarme sul fatto che le future navi potrebbero non toccare lo scalo se non saranno abbassati i fondali e non saranno realizzati impianti di rifornimento di Lng, il carburante delle nuove ammiraglie ordinate a Stx France. "Per quanto riguarda i distributori di Lng - prosegue Sanguineri - avevamo già effettuato studi approfonditi in occasione della stesura del Piano regolatore del porto di Genova e avevamo individuato una serie di siti alternativi per la collocazione, ora si tratta di focalizzare la scelta".

Crociere: Onorato (Msc), dragaggi o a Genova no nuove navi

Servono risposte entro un anno anche sul rifornimento Lng



(ANSA) - GENOVA, 11 GIU - Msc Crociere chiede al porto di Genova di adeguare i fondali e di attrezzarsi con impianti che consentano il rifornimento di gas naturale liquefatto, altrimenti la nuova generazione di navi della compagnia crocieristica, quella della 'world class', giganti da quasi settemila passeggeri, le prime due appena ordinate ai cantieri Stx France con un'intesa firmata alla presenza del presidente della Repubblica francese Macron, potrebbero non scalare nel porto del capoluogo. "Oggi una nave così a Genova non potrebbe venire: la prima ragione sono i fondali che non sono abbastanza profondi, la seconda è il sistema di rifornimento a Lng (gas naturale liquefatto, ndr). Noi posizioneremo la nave dove si troverà il rifornimento" denuncia l'amministratore delegato di Msc Crociere, Gianni Onorato in occasione della prima toccata nel porto del capoluogo ligure di Msc Meraviglia, la nuova ammiraglia della flotta. "La prima nave della nuova classe sarà consegnata nel 2022, ma va messa in vendita due anni e mezzo prima. Quindi abbiamo bisogno di sapere entro la fine del prossimo anno dove andremo a posizionarla. Abbiamo sempre avuto la collaborazione di Genova, si tratta di accompagnare Msc nella crescita, è il caso che iniziamo a pensare insieme come accoglierla".

Onorato: "Oggi inizia per noi una nuova era"

DA Le Havre a Genova per inaugurare la sua prima stagione nel Mediterraneo. «Msc Meraviglia è la prima nave varata del nuovo piano industriale messo in campo da Msc Crociere fino al 2026 — dice Leonardo Massa, country manager Italia di Msc Crociere — Per il 2017 contiamo di portare a Genova oltre 885 mila croceristi con 178 scali, di cui 30 solo per Msc Meraviglia fino a dicembre 2017 e altri 16 nel 2018, fino ad aprile, quando la nave salperà per i Mari del Nord e poi per i Caraibi» aggiunge il manager. «Oggi inizia la nuova era di Msc con nostro piano di crescita che prevede un importante piano di investimenti» spiega Gianni Onorato, amministratore delegato di Msc

crociere elencando le tappe future. A novembre arriverà Msc Seaside, in costruzione a Monfalcone, dopo sei mesi la gemella Msc Seaview che sarà posizionata a Genova, mentre Seaside andrà ai Caraibi. Ancora, a febbraio 2019 arriverà la gemella di Meraviglia, Msc Bellissima, che avrà ancora Genova come porto principale. A ottobre toccherà a Msc Meraviglia plus, il cui vero nome rimane ancora top secret. «E poi si continua nel 2020, nel 2021 e 2022. C'è un buco nel 2023, vedremo se sarà il caso di riempirlo. Le navi si fanno più grandi volendo allargare il numero dei servizi dedicati, che hanno bisogno di maggiori spazi. La corsa non si fa a chi fa navi più grandi ma più competitive e ricche di attività».

Il codice doganale Al convegno sul libro di Armella c'è anche Tesoro

CHE cosa cambia dopo il codice doganale dell'Unione Europea? Al quesito, quanto mai attuale, prova a rispondere oggi pomeriggio un convegno organizzato alle 16,30 nel Salone di Rappresentanza di Banca Carige, al quindicesimo piano del grattacielo di via Cassa di Risparmio. Il convegno è organizzato in occasione della pubblicazione del libro

"Diritto doganale dell'Unione europea" (Egea edizioni) di cui è autrice Sara Armella, avvocato, esperta di Diritto Doganale e consigliere di amministrazione di Banca Carige (rappresentante della famiglia Spinelli, titolare dell'1,5% e legata a un patto di sindacato con Gabriele Volpi).

Al convegno, moderato dal giornalista del Secolo XIX Alberto Quarati, partecipano

Paolo Comanducci, rettore dell'università di Genova, Alessandro Vaccaro presidente dell'ordine degli avvocati di Genova e Paolo

Ravà, presidente dell'ordine dei commercialisti di Genova. Sono previsti gli interventi di Giuseppe Tesoro, presidente di Banca Carige, già avvocato generale presso la Corte di Giustizia europea e Presidente emerito della Corte Costituzionale, e dell'autrice del volume,

Sara Armella (Studio Legale Armella & Associati),

Franco Letrari, direttore interregionale Liguria Piemonte Valle d'Aosta

dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marina Celle, presidente della Sezione Regionale Liguria dell'Associazione Magistrati Tributaristi e Gian Enzo Duci, agente marittimo e presidente di Federagenti, l'associazione nazionale che riunisce tutte le agenzie marittime d'Italia.

Giornata della Marina, oggi le celebrazioni a Genova

GENOVA - Oggi presso la sede del Comando Regionale della Guardia Costiera della Liguria si celebra la **Giornata della Marina**. Questa giornata **commemora l'impresa coraggiosa di due piccole unità della Marina Militare che ottennero in Adriatico un risultato di grande importanza**. L'azione avvenne nei pressi della piccola isola di Premuda, dove i MAS "15" e "21" al comando rispettivamente del Capitano di Corvetta Luigi Rizzo e del Guardiamarina Giuseppe Aonzo attaccarono una potente formazione navale austriaca ed affondarono all'alba del 10 giugno 1918, la

Nel corso della cerimonia, alla quale parteciperanno anche il personale della **Capitaneria di porto di Genova**, dell'Istituto Idrografico e dell'Ufficio Tecnico territoriale costruzioni ed armamenti navali di Genova, saranno consegnate dal Comandante del Porto di Genova, Ammiraglio Pettorino le onorificenze e i riconoscimenti al personale che si è distinto nell'anno 2017.

LE INDAGINI SULLA PROGETTAZIONE



I soccorsi dopo il disastro del 7 maggio 2013

Torre Piloti, inchiesta bis chiusa con 18 indagati

Sotto accusa i datori di lavoro delle vittime

MARCO GRASSO

Al PROGETTISTI viene contestata la colpa di aver disegnato un edificio «a cavallo della banchina, senza tenere conto delle azioni non ordinarie incidenti sulle strutture come l'urto delle navi, e in assenza di qualsiasi protezione». Agli ex responsabili del porto e Consiglio dei Lavori pubblici, la responsabilità di aver dato il via libera alla costruzione. Ma dei nove morti di Molo Giano, devono rispondere - per «negligenza, imprudenza e imperizia» - anche i datori di lavoro delle vittime, che la notte del 7 maggio del 2013 erano al lavoro nella Torre Piloti del porto di Genova: i vertici della capitaneria di porto, della società Rimorchiatori riuniti e della Corporazione dei piloti del porto di Genova (queste ultime sono state citate anche per la responsabilità amministrativa). Il pm Walter Cotugno ha

chiuso l'inchiesta con 18 avvisi per omicidio colposo plurimo, alla vigilia della chiusura dell'inchiesta bis sul disastro: Bruno Ballerini, Angelo Spaggiari ed Edonardo Praino (ex dirigenti del Consorzio autonomo del porto); Bruno Capocaccia (ex commissario del Consorzio autonomo del porto); Ugo Tomasicchio, Mario Como, Antonio Rinaldi, Giuseppe Parise (ex funzionari del Consiglio superiore dei lavori pubblici); Giorgio Mozzo (ingegnere responsabile del collaudo); Felicio Angrisano e Paolo Tallone (ex comandante della capitaneria di porto ed ex responsabile sicurezza); Giovanni Lettich e Sergio Morini (rappresentante dei Piloti e responsabile sicurezza); Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda (rappresentante dei Rimorchiatori e responsabile sicurezza).

grasso@ilsecoloxix.it

INCHIESTA BIS

“Torre Piloti il progetto era imprudente” 18 indagati

MARCO PREVE

UN progetto imprudente, che non teneva conto di precise indicazioni ministeriali sul pericolo di “urti delle navi”, un rischio che venne sottovalutato anche dai datori di lavoro che non si preoccuparono di garantire “l’integrità fisica dei lavoratori”.

L’inchiesta bis non riscrive ma aggiunge un capitolo fondamentale alla tragedia della Torre Piloti, abbattuta la notte del 7 maggio del 2013 dalla nave Jolly Nero della compagnia Messina (il processo si è concluso pochi giorni fa con le condanne del comandante, dell’equipaggio e del Piloti). Ieri il pm Walter Cotugno ha notificato l’avviso di conclusione

indagini a 16 persone accusate di omicidio colposo plurimo e crollo di edificio e ai legali rappresentanti del Piloti del Porto e dei Rimorchiatori Riuniti, ai quali viene contestata la violazione delle norme sulla sicurezza dei lavoratori prevista dalla legge 231 sulla responsabilità amministrativa delle società.

SFGLIF A PAGINA VII

“Progetto imprudente” Torre Piloti inchiesta bis altri diciotto indagati

Progettisti, collaudatori, ministeriali, ammiragli Piloti, Rimorchiatori, tutti accusati di omicidio colposo

«SEGUIR DALLA PRIMA DI CRONACA»

MARCO PREVE

COSA dice l’atto di accusa della procura? Vanno individuati due filoni. Nel primo si sostiene che la torre venne progettata senza pensare alla sicurezza. Un’ipotesi che si regge, secondo il pm, sulla presunta mancata osservanza di due circolari del Ministero dei Lavori Pubblici del 1978 e del 1982 che prevedevano la “necessità di considerare le azioni non ordinarie tra le quali venivano espressamente citati gli urti”.

Il secondo filone riguarda i datori di lavoro delle nove vittime. Capitaneria, Piloti e Rimorchiatori, che non avrebbero “adottato le misure che secondo la particolarità del lavoro...erano necessarie a tutelare l’integrità fisica dei prestatori di lavoro”. E ancora che avrebbero “continuato ad adibire a luogo di lavoro i locali della Torre situata a ciglio di banchina in area prospiciente ad area di manovra di navi anche di rilevante dimensione... Omottevano di valutare il notorio rischio derivante da urti di navi in manovra legati a errori umani e...”. La tesi contestata fin dal

giorno della tragedia da Adele Chiello, madre di una delle vittime, il marinaio Giuseppe Tusa. Fu proprio l’azione dei legali della signora Chiello a consentire l’apertura di questa indagine.

Gli indagati sono l’ex commissario e i dirigenti tecnici del Cap (Consorzio autonomo del porto di Genova) Fabio Capocaccia, Angelo Spaggiari, Paolo Grimaldi (ingegnere capo), Edoardo Praino, che avevano redatto il progetto precontrattuale per la costruzione; il presidente e i membri della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici che espressero parere favorevole al progetto Ugo Tomasicchio, Mario Como, Antonio Rinaldi, Giuseppe Parise; il progettista Bruno Ballerini; il collaudatore Giorgio Mozzo. Quasi tutti sono ingegneri.

Nel mirino del pm sono finiti anche i datori di lavoro delle nove vittime: l’ammiraglio Felicio Angrisano e l’ufficiale Paolo Tallone (responsabile del servizio Prevenzione e protezione) della Capitaneria di Porto; Giovanni Lettich, ex capo, e Sergio Morini, responsabile della sicurezza, dei Piloti del Porto e Gregorio Gavarone, presidente, e Roberto Matzedda, dirigente, del

La procura e il nutrito collegio difensivo (gli avvocati genovesi Carlo Biondi, Sabrina Frazzzone, Giuseppe Sciarabellino, Giorgio Fossa, Antonio Rubino, Enrico Scopesi) si affronteranno su documenti, atti, leggi e circolari che risalgono in buona parte a oltre venti anni fa, quando la Torre Piloti fu progettata e realizzata.

Secondo il pm Cotugno i tecnici e i dirigenti dell’allora Cap, a causa di “negligenza, imprudenza ed imperizia redigevano il progetto precontrattuale per la costruzione della Torre a cavallo della banchina senza tenere conto delle azioni non ordinarie incidenti sulle strutture quali l’urto delle navi in manovra...”. Il progettista Ballerini è accusato di aver proposto la Torre “in assenza di qualsiasi protezione”. I funzionari ministeriali di aver approvato il progetto anche loro senza tenere conto dei riferimenti normativi che imponevano attenzione ai rischi di urto. Al collaudatore Mozzo è contestato di non aver “effettuato o effettuato con negligenza l’esame dell’impostazione generale della progettazione strutturale”. All’ammiraglio Angrisano, che fu comandante della Capitaneria di Genova e poi della struttura centrale nazionale, oltre alla colpa relativa alla

- segue

sua veste di datore di lavoro, è contestato anche il suo ruolo di capo compartimento marittimo con gli obblighi di garantire la sicurezza "in presenza di una situazione di particolare pericolo costituita dalla Torre alta oltre 50 metri in vetro e cemento... priva di qualunque protezione...ometteva di adottare le doverose disposizioni atte ad eliminare o ridurre il rischio di incidenti". Ad Angrisano è contestata, infatti, anche l'ipotesi di "attentato alla sicurezza dei trasporti".

INFORMAZIONI

"...realizzata a cavallo della banchina senza tenere conto delle azioni non ordinarie quali l'urto delle navi in manovra..."



FOTO: C

LE TAPPE

LA TRAGEDIA

La notte del 7 maggio 2013 la nave Jolly Nero, per una serie di avarie ed errori umani, urtò in manovra alla Torre Piloti abbattendola. Nel crollo morirono nove persone

IL PROCESSO

Il filone principale si è chiuso lo scorso 17 maggio con la sentenza di primo grado per cui sono stati condannati il comandante, il pilota e altri membri dell'equipaggio della nave

LE CERTIFICAZIONI

La tragedia ha generato anche un terzo filone d'inchiesta relativo alle presunte certificazioni "facili" rilasciate dal Registro navale italiano (Rina). Gli indagati sono 35



IL CROLLO

La Torre Piloti abbattuta dalla nave



SENZA PROTEZIONI
La Torre Piloti venne costruita a filo di banchina, secondo la procura senza alcun tipo di protezione

LA CRISI DEL GOVERNO BLOCCA IL PROVVEDIMENTO

Culmv, ultimo treno per il decreto “salva compagnie”

L'esodo sarà finanziato con le tasse portuali

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il fallimento per creare la nuova legge elettorale aiuta la Culmv.

Con il governo e la maggioranza bloccati a cercare un nuovo sistema elettorale e l'ipotesi concreta della caduta del governo a settembre, il decreto del ministero dei Trasporti che contiene il provvedimento salva compagnie, aveva la strada bloccata. Ora che persino Renzi ha garantito che l'esecutivo avrà vita sino al 2018, le condizioni potrebbero essere mutate e il grande spavento di una crisi sociale sulle banchine di Genova, si sta allontanando. «Ora la situazione è cambiata: c'è più speranza» spiega Mario Tullio, deputato Pd che sta lavorando per trovare uno sbocco al decreto: «Operiamo su più fronti: ora dobbiamo trovare la strada. Il decreto correttivo è una via semplice: è subito attuativo. Altrimenti possiamo inserirlo nel contenitore delle correzioni alla legge sugli interporti». Il clima però sembra cambiato in meglio.

Il decreto

Il ministro Graziano Delrio ci sta provando in tutti i modi, ma la settimana scorsa i tentativi di far approvare il decreto correttivo della legge di riforma portuale - che contiene anche le misure di sostegno alle

compagnie - erano rimasti al palo: l'esecutivo si stava infatti dissolvendo.

L'ultima versione del testo poggia su due capisaldi: il primo è la stesura dell'"organico-porto" da parte dell'Authority. Il secondo è il sostegno agli incentivi per accompagnare i camalli alla pensione. Il "comma 15 bis" prevede che l'Authority di sistema adotti un piano dell'"organico-porto" dei lavoratori, come sindacati e compagnia chiedono da tempo. Sulla base di questi numeri che raccoglieranno i dati dei dipendenti dei terminal, dei camalli e degli articoli 16, le Authority adotteranno i piani di intervento: formazione professionale «per la riqualificazione o riconversione del personale», misure di sostegno al reddito («per un massimo di 5 anni») per accompagnare alla pensione e la ricollocazione «presso altri datori di lavoro» per il «personale permanentemente inidoneo». Per la Culmv questo schema rappresenterebbe una manna. Per finanziare questa serie di provvedimenti «l'Authority di sistema portuale può destinare una quota, non eccedente il 15%, delle entrate derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate». Il provvedimento non riguarda solo la Culmv, ma «si applica anche ai lavoratori delle imprese degli articoli 16 e 18»: ai dipendenti

dei terminal e alla Pietro Chiappalo. Non solo: per rendere effettivo il provvedimento sarà creato anche un fondo. E questo è un capitolo caro ai sindacati, perché si potrebbe utilizzare anche per i dipendenti delle Authority portuali. Enrico Ascheri, responsabile porti della Filt Cgil, lo ha ribadito durante un convegno organizzato dal sindacato sulle opportunità che le Authority di sistema possono rappresentare: «Perché è necessario un ricambio generazionale anche dentro gli enti» chiedendo al presidente dello scalo, Paolo Signorini, di fare presto per la nuova pianta organica. Il numero uno dell'ente ha garantito che entro giugno sarà completata. Alla tavola rotonda il console della Culmv Antonio Benvenuti ha anche annunciato l'intenzione di aprire l'organico agli 85 soci speciali della compagnia perché in vista dell'estate tra picchi di lavoro e ferie, nel porto ci sarà molto lavoro. Gilberto Danesi ha annunciato che questo sarà un anno record per il Vte di Genova e che si è aggiunta negli ultimi giorni anche qualche nave dirottata a Voltri-Pra' per lo sciopero dei portuali spagnoli che lottano contro il tentativo di riforma di Madrid. E per evitare che anche a Genova finisca la pace sociale, Signorini promette che spingerà perché il decreto diventi realtà.

www.themediatelegraph.it

➔ INTERVISTA AL SINDACO

NOGARIN A 3 ANNI DALL'ELEZIONE

«Non correrò a Roma o Firenze mi ricandido qui»

di ALESSANDRO GUARDUCCI

Esattamente tre anni fa, Filippo Nogarin conquistava Palazzo Civico, per 70 anni roccaforte rossa. Oggi, trascorsi più di mille giorni dal suo insediamento, è l'occasione per fare un bilancio dell'attività dell'amministrazione pentastellata cercando di capire che cosa è stato realizzato e cosa no.

■ INCRONACA



Il sindaco Nogarin durante l'intervista (Repetti)

L'INTERVISTA » TRE ANNI DA SINDACO

Nogarin: Firenze, Roma? Macché, io mi ricandido

«Sono impegnato in un piano per la città che richiede un periodo medio-lungo. E' un progetto che travalica questo mandato e che porterà molti cambiamenti»

di ALESSANDRO GUARDUCCI

Esattamente tre anni fa, Filippo Nogarin - candidato a sindaco del Movimento 5 Stelle - vinceva il ballottaggio con il candidato del Pd, Marco Ruggeri, e conquistava Palazzo Civico, che per 70 anni era stato una roccaforte rossa. Una vittoria per certi versi imprevedibile, la cui risonanza ha superato gli angusti confini cittadini tanto che Livorno è finita spesso e volentieri al centro del dibattito politico nazionale. Oggi, trascorsi più di mille giorni dal suo insediamento, è l'occasione per fare un bilancio dell'attività dell'amministrazione pentastellata cercando di capire che cosa è stato realizzato rispetto al programma elettorale e cosa no. È di capire quali sono gli obiettivi che Nogarin si prefige

di raggiungere nella seconda parte del mandato.

Sindaco Nogarin, la sua contrarietà alla realizzazione di un nuovo ospedale a Montenero è stata probabilmente l'arma vincente alle elezioni comunali del 2014. Ma da allora non è successo più niente: lei aveva proposto un ospedale ristrutturato in viale Affleri e invece è tutto fermo.

«Intanto il no all'ospedale a Montenero l'abbiamo rispettato. Poi, per fare il passo successivo, c'è bisogno della Regione, che invece continua a sfuggire: se domattina l'assessore Saccardi mi chiama io sono pronto ad andare subito a Firenze e a definire un nuovo accordo per l'ospedale di Livorno. Da parte nostra c'è la massima disponibilità ma non si può certo incolpare questa amministrazione per le scelte

sbagliate, la responsabilità non è nostra. Comunque non si tratta di vincere o di perdere: qui c'è bisogno di mettere al centro il miglioramento per i cittadini dei servizi alla salute».

L'impressione, però, è che stiate recitando una parte per non fare nulla: la Regione dice che è disposta a fare un nuovo accordo di programma ma non convoca mai il tavolo mentre il Comune dice di essere uscito dal vecchio accordo ma in realtà un atto in tal senso non esiste. Insomma, siamo allo stallo.

«No, le cose non stanno così. La nostra volontà politica è chiara. Ma la gara per l'ospedale a Montenero si è conclusa con una aggiudicazione provvisoria. Perciò da parte della Regione ci vuole la forza di recuperare l'onestà intellettuale per dire che quel progetto non

andava bene per il territorio e dunque per cancellarlo. Io sono pronto a fare un nuovo accordo ma prima va formalmente chiuso il precedente. Non si tratta di dare colpe o responsabilità: la situazione è questa, punto e basta».

Ma allora perché non le va bene l'ipotesi, lanciata proprio sul Tirreno da Stefania Saccardi, di realizzare parte del nuovo ospedale all'ex Pirelli?

«Io non dico no o sì. Dico che voglio essere propositivo, perciò mettiamoci a un tavolo e cerchiamo una soluzione. Probabilmente faremo un buon lavoro e non escludo nessuna ipotesi a priori: l'importante è dialogare».

Appena eletto, lei ha annunciato che a Livorno avrebbe fatto la rivoluzione: forse l'unica cosa rivoluzionaria fatta finora ri-

guarda l'Aamps.

«Sì, è stata una scelta rivoluzionaria rispetto al passato. Non volevamo soltanto salvare l'azienda ma riuscire anche a renderla efficiente. In passato si erano messi dei topolini alle voragini che poi si ricreavano. Noi siamo invece andati a correggere un modello che generava debiti su debiti: abbiamo curato Aamps con il concordato preventivo in continuità. Credo che questa decisione possa essere di esempio per altre amministrazioni».

È l'azienda come sta oggi?

«La vicenda poteva prendere mille pieghe, è stato un compito molto difficile. Ora posso dire che è andata bene e che è stata la scelta giusta. I benefici non ci sono stati solo per Aamps, ma anche per i lavoratori che hanno la sicurezza di lavorare in un'azienda più solida e per i cittadini che usufruiscono di un miglior servizio e che a breve vedranno ridurne i costi sulla bolletta. Se non avessimo agito così, l'inefficienza aziendale avrebbe continuato a provocare un debito che sarebbe stato pagato dal cittadino. In questo modo no».

Ma i sacrifici sono stati chiesti alle aziende creditrici di Aamps...

«I creditori ci hanno un po' rimesso ma è da dire che il concordato è stato chiuso con percentuali strabilianti in loro favore. Abbiamo avuto la forza di chiedere maggiori sacrifici ai grandi debitori, come le banche, mentre i piccoli hanno rimesso meno: in caso di fallimento di Aamps avrebbero ottenuto al massimo il 15% delle loro spettanze, mentre con questo concordato la percentuale minima è dell'84%».

Lei ha promesso ai livornesi che chiuderà l'inceneritore: lo farà davvero?

«Certo che sì. Abbiamo cambiato le politiche ambientali, per esempio con il porta a porta, e in questo contesto va ad iscriversi proprio la chiusura dell'inceneritore, che è stata scritta anche negli atti del concordato. Ho detto che lo spegneremo nel 2021 per evitare che la città vada a incenerire altrove i rifiuti, un gesto che sa-

rebbe stato ipocrita. Questi anni ci serviranno per realizzare le condizioni necessarie alla bonifica, quella che ho definito "operazione prafino", e per far sì che ciò avvenga senza che sia economicamente traumatico per i cittadini. Con Aamps risanata e con una nuova politica aziendale, si può fare. Dal 2018, infatti, ci sarà un progressivo calo del costo della tariffa per cittadini e aziende».

È sempre convinto che turismo e commercio siano del volano per il rilancio economico?

«Sì, più che mai. L'area mercatale, per esempio, è bellissima e vogliamo valorizzarla, sia per livornesi che per i turisti. Per questo stiamo lavorando ad un progetto di riqualificazione complessiva d'intesa con i commercianti del mercato coperto, di piazza Buontalenti e di piazza Cavallotti. In questo contesto si inserisce il completo rifacimento di via Grande: non parlo solo di viabilità ma anche di restyling dei portici e di miglioramento degli arredi. Un chilometro di strada cambierà volto entro la fine del 2018. Vogliamo far rivivere il centro storico, questo è il sentimento che guida la nostra attività».

Il Mercato delle Vettovaglie è bellissimo, ma ancora poco sfruttato per le sue potenzialità.

«Per il mercato coperto c'è grande fermento progettuale e ci sono state anche delle manifestazioni di interesse: su tutte c'è quella di un imprenditore livornese che, con un'associazione temporanea di imprese, vuole sfruttare i tre piani del mercato».

E chi è?

«No, il nome non posso dirlo. Però posso dire che l'idea è quella di destinare il seminterato alla ristorazione con i tipici piatti livornesi. Il piano terra continuerà invece a ospitare le attività al dettaglio oltre che spazi per aperitivi o spuntini mentre il piano superiore è pensato come occasione di incontri e avvenimenti culturali o corsi di cucina. Questa visione non è violenta come quella del Mercato di Firenze, dove le

attività del piano superiore hanno praticamente "ucciso" i tradizionali banchi. Noi vogliamo uno sviluppo armonioso, una integrazione, perché il nostro mercato è l'esempio più bello di centro commerciale: i banchi della vendita al dettaglio del pesce sono uno spettacolo che da solo dovrebbero attrarre l'interesse del turista».

Non crede che i suoi continui "contenziosi" con l'Autorità Portuale finiscano per indebolire Livorno?

«Ma io non è che discuto per spirito di polemica. Io dico che la città non può essere estromessa da ciò che avviene in porto. Le faccio un esempio di cui si è discusso di recente, cioè la banchina elettrificata (la Sgarallino, ndr) l'Autorità Portuale ha realizzato questa opera di grande importanza che non ha uguali in altri porti

italiani. Bene. Poi però succede che nessuna nave è in grado di utilizzare questa struttura, perché non sono pronte, ed è ciò che accade proprio qui. Ora mettiamo che il sindaco di Livorno non sia Nogarin, ma uno bravo, bello e simpatico e che sia stato capace di ridurre l'inquinamento grazie a una nuova politica ambientale. Peccato che in porto 500 navi siano l'equivalente di 14 mila auto per quanto riguarda le emissioni atmosferiche e che questo faccia svanire i risultati ottenuti dal sindaco. Ho fatto questo esempio per dire che questi due mondi, il porto e la città, devono obbligatoriamente dialogare. I miei sono dati veri: le scelte compiute sul porto ricadono sulla città. Per questo i governi devono armonizzarsi: non il dominio di uno sull'altro, ma il dialogo paritetico tra due soggetti che convivono sullo stesso territorio».

Dunque lei insiste per entrare nel comitato di gestione dell'Autorità Portuale, dopo che il presidente Corsini ha già bocciato la sua candidatura.

«Guardi, su questa cosa devo no spiegarmi perché a Genova e Trieste l'incompatibilità non esiste. Ho letto le delibere di quelle Autorità Portuali e ho studiato i curricula dei candidati e non ho trovato nulla che

giustifici perché Nogarin o Cozzolino, sindaco di Civitavecchia, debbano stare fuori dal comitato di gestione. Dunque è una questione politica: i sindaci del M5S non ottengono ciò che invece riescono ad avere i sindaci del Pd. Perché? Lo chiedo al ministro. Questa non è una battaglia personale ma quella di un sindaco in rappresentanza della sua città che vuole lavorare insieme al porto. (Intanto Nogarin ha presentato un ricorso al Tar sulla vicenda, ndr)».

È saltato l'accordo sulla legge elettorale e non si sa più se in autunno andremo a votare per le Politiche. Qual è il suo giudizio?

«Io credo che "una migliore legge possibile" non esista e che comunque si arriverà a una nuova legge elettorale. Anche perché il nostro Paese ha bisogno di avere risposte che con Matteo Renzi e gli altri primi ministri non ci sono state. Queste risposte le chiedono gli italiani, non Nogarin».

C'è chi la vede in lizza per Roma

«Assolutamente no. E' fuori da ogni possibilità».

Ma nei suoi pensieri c'è l'idea di una candidatura a presidente della Regione?

«No (e ride, ndr). Io sono impegnato in un progetto per la città che richiede un periodo medio-lungo. E' un piano che travalica questo mandato. Sto lavorando a politiche che guardano più avanti. In questo contesto le politiche regionali possono condizionare lo sviluppo della nostra città, per questo serve un dialogo costante con la Regione e mi auguro che in futuro possano esserci interlocutori diversi dagli attuali che mettano al centro della loro azione anche gli interessi del nostro territorio».

Quindi è intenzionato a ricandidarsi a sindaco nel 2019?

«Sì, però vediamo: ne riparlamo tra un anno. Nell'ultima seduta di giunta ho chiesto agli assessori di lavorare alle priorità che devono essere portate a termine entro la fine del 2018: sono venuti fuori 23 punti che renderanno più visibile, una volta concretizzati, la nostra azione amministrativa».

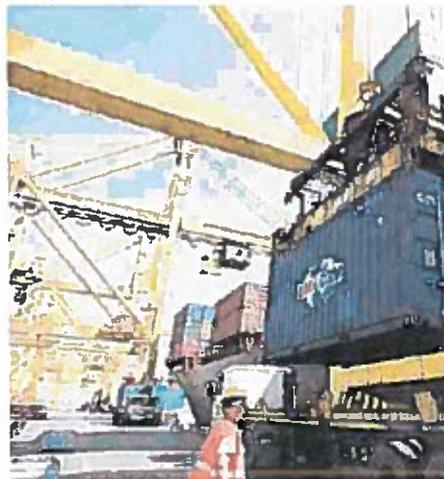
CHI È NOGARIN? CHI È COZZOLINO?

Ora il porto ha davvero bisogno di correre

In questi giorni assistiamo a continue prese di posizione del sindaco Nogarini sul tema portuale, non ultima quella sulle necessità di un Porto "green", che si scontrano con una palese mancanza di conoscenza dei punti di forza del nostro porto, punto di riferimento in Italia per lo sviluppo di un progetto industriale di filiera sull'uso del Gas Naturale Liquefatto, e scalo portuale all'avanguardia nel campo della digitalizzazione delle procedure legate al trasporto di merci e persone.

Come a voler rimarcare il fatto che tra le sconfiniate competenze del nostro Primo Cittadino vi sia anche la conoscenza delle tematiche portuali e logistiche, Nogarini si muove in modo scomposto alla ricerca di un posto nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale, dopo essersi in passato candidato a presiedere l'Istituto Musicale Mascagni, a dirigere la Conferenza d'Area Vasta della Sanità, palesando in modo sfacciato questa presunta onniscienza che non si capisce bene in quali ambiti egli avesse esercitato prima di diventare Sindaco.

Al lavoro
nel terminal
container
In Darsena
Toscana



Il Pd di Livorno non intende entrare in dispute tipiche della vecchia politica, quelle che guardavano solo a mere rivendicazioni di poltrone fini a se stesse.

Abbiamo ancora negli occhi le uscite improvvise di

Nogarini contro la Piattaforma Europa per credere che improvvisamente il nostro Sindaco abbia maturato una condivisione per i progetti di sviluppo dello scalo labronico dal quale tutti noi auspichiamo un notevole ritorno

in termini di sviluppo del territorio.

Per l'appunto è questo invece ciò che ci sta a cuore: che il Porto di Livorno cresca e non resti impantanato in dinamiche partitocratiche tanto care al M5S.

Il presidente Corsini si è insediato da ormai diverse settimane. Ci aspettiamo molto da lui e da una rinnovata governance che si insedi definitivamente una volta per tutte, facendo leva sulle professionalità di esperti del settore e non di improvvisati tuttologi.

Livorno e il suo porto hanno bisogno di correre. Questa è l'unica nostra priorità: ci auguriamo che nel più breve tempo possibile la governance dell'Autorità di Sistema entri in funzione.

Dal canto nostro ci adopereremo per garantire un contributo di idee importanti, attraverso il lavoro che svilupperemo in uno specifico gruppo di lavoro politico che, facendo sintesi di competenze e professionalità maturate tra Livorno e Piombino, supporti l'azione dell'Autorità di Sistema con spunti e stimoli costruttivi.

Pd Livorno

COMUNICAZIONE IN ANTEPRIMA
NOGARIN RITIENE SUA PREROGATIVA DI SINDACO
PARTECIPARE ALLA GOVERNANCE DEL PORTO.
L'AVVISO DI RICORSO È QUASI UN ULTIMO RICHIAMO

DENTRO LA NOTIZIA
PRENDE le vie legali la
 contesa sulla designazione
 del sindaco nel Comitato di
 gestione portuale. Leggi su:

Comitato di gestione, si va al Tar Nogarin firma le carte del ricorso

sospensiva contro il «niet» dell'Authority: partite le lettere

www.lanazione.it/roma



di ANTONIO
 FULVI

CHE AVESSE ormai tutto il sapore di uno scontro politico-giuridico era chiaro. Ma adesso siamo agli atti formali. Ieri il Comune ha inviato al ministero delle infrastrutture, al ministero delle finanze, alla Regione, all'Autorità di sistema portuale e al sindaco l'annuncio del proprio ricorso al Tar, con tanto di richiesta di sospensiva, contro il "niet" del presidente Stefano Corsini alla designazione dell'ingegner Filippo Nogarin nel comitato di gestione dell'Adsp. Il ricorso sarà inviato al Tribunale Amministrativo Regionale di Firenze lunedì prossimo, all'apertura degli uffici. La comunicazione in anteprima del documento ai ministri e all'Autorità può essere anche letta come un ultimo richiamo a quello che il sindaco Nogarin ha più volte ribadito di considerare il proprio diritto/dovere a partecipare alla "governance" dell'Adsp. Se il "niet" di Corsini - che a sua volta si fonda sul parere del ministro Delrio - non sarà ritirato, com'è prevedibile, scatterà il ricorso.

QUELLO che si profila è dunque un iter giuridico che potrebbe allungare ulteriormente i tempi di attesa della "governance" del porto: in un momento in cui, anche per l'annunciato studio di una revisione del progetto di massima della piattaforma



**Prevalga
 il buon senso**

«Mi auguro che prevalgano legge e buonsenso - ha dichiarato il sindaco - e che non si allunghino i tempi per la governance portuale»

ma Europa, sarebbe invece necessario operare in piena sintonia tra le istituzioni per difendere il sogno livornese di un nuovo porto dei container. Da Roma è stato più volte ribadito che la piattaforma Europa-omaggio, il suo primo "step" battezzato Darsena Europa - rientra tra i progetti che il MIT considera strate-

giaci per la portualità italiana, sebbene in una chiave progettuale meno grandiosa e meno costosa. Su questa linea si erano mossi anche i cinesi di China Railways International nell'incontro di inizio maggio con Delrio. Ma il loro auspicio, che si potesse arrivare a una totale collaborazione tra le istituzioni locali per andare avanti celermente alla realizzazione, cozza adesso con l'indurirsi della polemica **Comune Authority** che il ricorso al Tar fatalmente determina.

IL TESTO del ricorso del Comune sarà probabilmente diramato dopo la sua formalizzazione al Tar. È molto probabile che le argomentazioni giuridiche a supporto del ricorso si basino su quanto ha deliberato l'Anac a suo tempo: niente osta alla nomina dei sindaci in quanto sindaci, se ne hanno le competenze definite dalla legge di riforma - e sugli esempi di quanto avvenuto sia a Genova che a Trieste, dove i sindaci delle due città (e a Trieste anche il presidente della Regione) sono stati prontamente accettati nei comitati di gestione dei porti. Vero è che il ministro Delrio si è pronunciato contro - esteso già argomentato - ma si è trattato di una valutazione "politica e non giuridica": alla quale anche i presidenti delle Autorità di Genova e Trieste hanno ritenuto di non dover obbligatoriamente ottemperare. Interpellato sul ricorso, il sindaco Nogarin è stato telegrafico. «Mi auguro che prevalgano legge e buonsenso - ci ha dichiarato - e che non si allunghino i tempi per far partire davvero la governance del sistema portuale».

* TAGLIO DEL NASTRO PER IL NUOVO POLO DI RICERCA E INNOVAZIONE

Finalmente lo Scoglio del futuro: alta tecnologia in riva al mare



La cerimonia di inaugurazione dello Scoglio della Regina (Marzi Pentafoto)

PARADISI IN CRONACA

Lo Scoglio della Regina rinasce high tech

Tra un mese traslocheranno in riva al mare i laboratori del centro di ricerca sul fronte delle alte tecnologie

di Enrico Paradisi
LIVORNO

Per anni lo Scoglio della Regina è rimasto invisibile, nascosto da un cancello sbarrato sul degrado, che poi ha lasciato il posto a lunghi lavori di restauro, ai ritardi e agli intoppi burocratici.

Ecco, da ieri tutto questo è solo un brutto ricordo, perché si è finalmente restituito un pezzo di città ai livornesi. Con l'inaugurazione della struttura, che è stata dedicata alla memoria dell'ex comandante generale delle Capitanerie di Porto, ammiraglio Raimondo Pollastrini, rinnovata grazie a un intervento di recupero deciso nel 2012 dall'amministrazione Cosimi (fa parte, insieme alla Dogana d'acqua, del progetto PiuSS), non si restituisce alla città soltanto un edificio storico.

Con le sue forme architettoniche di metà Ottocento, raddoppiate nel corso dell'intervento dalla nuova ala in stile quasi razionalista, si restituisce un luogo proiettato nel futuro, in cui si farà ricerca e sviluppo.

Qui infatti, tra circa un mese, traslocheranno i laboratori del nuovo polo high tech di ricerca e alte tecnologie. Lo Scoglio della Regina tornerà di nuovo a vi-

vere, regalando al lungomare anche un nuovo parco pubblico accessibile a tutti: il "Giardino Mediterraneo" con la statua donata dal maestro Sandro Chia, posta in cima al torrione, nel piazzale di fronte al mare.

Dopo il taglio del nastro del sindaco Filippo Nogarini, accompagnato da Maria Gloria Giusti, vedova di Pollastrini, e dai figli dell'ammiraglio, Matteo e Martina, è stata scoperta in suo ricordo una targa sull'edificio principale, con la benedizione del vescovo Simone Giusti.

«Oggi si restituisce un luogo da cui si riparte per investire sul futuro della città dove si punterà sull'alta tecnologia e sul mare», ha detto il sindaco, rimarcando polemicamente i "miracoli della burocrazia" che ne hanno frenato l'apertura. «Da qui possiamo ripartire nel settore della blue e green economy, puntando sull'eccellenza», ha concluso.

La ricerca, l'innovazione e la conoscenza rappresentano la ricetta vincente per Nogarini, capaci di farci superare la classificazione di area di crisi e un modello di sviluppo industriale superato. Nel nuovo polo si insedieranno i centri di ricerca dell'Istituto di birobotica della Scuola Superiore Sant'Anna, il

Consorzio per il Centro Interuniversitario di Biologia Marina "Bacci", l'Imet, il Cnr, il Lamna, l'Istituto Tecip sempre del Sant'Anna, e l'Ispra, oltre agli uffici della Direzione Marittima della Toscana.

Commosso e toccante il ricordo di Pollastrini nelle parole del comandante delle Capitanerie di Porto Vincenzo Melone (accompagnato dal comandante della guardia costiera livornese Vincenzo Di Marco) che ha tratteggiato l'entusiasmo, lo slancio con cui l'ammiraglio affrontava il suo lavoro, e il contributo che ha dato alla guardia costiera: «Raimondo riusciva a trasmettere i buoni sentimenti a tutti, era un vulcano di idee, e siamo onorati che la sua memoria rimanga legata a una struttura che nel 1998 partì da una sua intuizione».

Alla cerimonia, accompagnata fino all'inno di Mameli conclusivo dalla fanfara dell'Accademia Navale, è intervenuta anche l'assessora Cristina Grieco, che portando i saluti del presidente Enrico Rossi e della Regione, ha parlato di una giornata «che sa tanto di rinascita».

Tra gli ospiti invitati alla premiare, oltre la giunta Nogarini al completo (mentre in rappresentanza della Provincia c'era Pietro Caruso), il senatore pd Mar-

co Filippi, la perfetta Anna Maria Manzone, il questore Orazio D'Anna, i comandanti della Guardia di finanza Paolo Borrelli, dei carabinieri Alessandro Magro, dei vigili del fuoco Francesco Notaro, e quello dell'Accademia Pierpaolo Ribuffo, il generale Sebastiano Comitini della 2ª Brigata mobile. Qualche esponente della portualità livornese con il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali, Corrado e Tito Neri e Giorgio Zingoni, amico di una vita e compagno di scuola di Pollastrini. Presenza discreta quella della ex assessora Giovanna Colombini, una delle promotrici dell'intervento di recupero. Tra gli altri il professor Emanuele Rossi e nelle retrovie ad assistere alla cerimonia l'occhio attento del direttore dell'Istituto di birobotica Paolo Dario.

«Finalmente avremo una piattaforma per la città, - ha spiegato Dario - uno spazio molto bello che può rappresentare un'opportunità di crescita per i giovani livornesi. Quando vengono dall'estero rimangono colpiti dalla sintesi di lavoro scientifico, qualità e competenza dei nostri ragazzi e dalla bellezza di questo luogo. Un luogo dove si può diventare grandi davvero».

Pollastrini: un piazzale e un ricordo



Raimondo Pollastrini

LIVORNO - Un atto d'omaggio che va oltre la semplice rievocazione. Così ieri davanti allo Scoglio della A.F. (segue a pagina 4)

Pollastrini: un piazzale

Regina livornese, i più alti esponenti del Corpo, guidati dal suo comandante ammiraglio ispettore Vincenzo Melone, hanno solennemente intitolato il piazzale interno alla memoria dell'ammiraglio Raimondo Pollastrini. Hanno partecipato alla cerimonia il cluster portuale al completo, con le più alte autorità civili e militari della città, oltre ai famigliari dell'alto ufficiale scomparso. Il direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Vincenzo Di Marco nel ricevere gli ospiti ha voluto a sua volta ricordare la figura di un alto ufficiale che è stato per tutti esempio di impegno e capacità professionale.

Raimondo Pollastrini, scomparso a 68 anni dopo una lunga malattia, era nato a Milano ma si è sempre sentito livornese. Dopo aver ricoperto il più alto incarico del Corpo, come comandante generale delle Capitanerie, era andato in pensione nel 2010, subito nominato consigliere della Corte dei Conti di Firenze. Da giovane ufficiale aveva ricoperto incarichi di comando a Livorno, a Genova, Trieste, Savona e Viareggio, lasciando ovunque il ricordo di una personalità umana, attenta alla legge e capace di utilizzare al meglio i poteri del Corpo per raggiungere i migliori risultati, gratificando anche il personale e gli operatori dei porti. Aveva una profonda cultura non solo giuridica, appassionato studioso di storia navale, spirito arguto, ha lasciato non solo nel Corpo un ricordo difficile da attenuarsi anche nel tempo. Gli abbiamo voluto bene in tanti perché se l'è ampiamente meritato.

L'INTERVENTO

MAXI-DARSENA, NESSUNO PAGA PER GLI ERRORI

di SIMONA GHINASSI *

Sinistra Italiana prende atto dell'ennesimo teatrino riguardo le linee di indirizzo prospettate per la modifica del bando riguardo al progetto faraonico Darsena Europa. Ovvero, la montagna partorisce l'ennesimo topolino.

Dalle perplessità passiamo però allo sgomento e alla rabbia per un quadro che si ricompona negli obiettivi durante una lettura attenta fra le righe. Ora è il ministro Del Rio a dettare il passo, attraverso Corsini, presidente dell'Autorità di sistema Livorno-Piombino. Ci soffre subito una domanda se qualcuno si prenderà le responsabilità per gli errori procedurali e strategici che hanno fatto perdere due anni.

La stesura di un nuovo bando avrà tempi lunghi e ciò servirà a coprire una contrazione evidente del progetto che non lascerà scampo ad equivoci. Non di-

mentichiamoci che Livorno non rientra nelle vie strategiche commerciali con l'orientale come detto dallo stesso Gentiloni, presidente del Consiglio, nel recente viaggio in Cina, "promuovendo" Genova e Trieste come porti sul quale puntare per queste rotte commerciali escludendo il nostro porto. Nello stesso tempo prendiamo atto dello stupore di Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana. Proprio Rossi che ha cavalcato il progetto Darsena Europa nella sua campagna elettorale del 2015 nelle fila del Pd, non si è mai accorto di queste problematiche in questi due anni? Siamo fortemente preoccupati che il Porto di Livorno possa restare intrappolato nella fissità del quadro attuale senza possibilità di sviluppo, che per noi è prioritario dal punto di vista occupazionale e di rilancio economico di una città.

Speriamo di sbagliarci ma nel frattempo valuteremo anche la possibilità di atti parlamentari per far emergere le responsabilità degli errori e le modalità temporali di realizzazione del bando corretto e dei suoi contenuti.

*coordinatrice della federazione livornese di Sinistra Italiana

Darsena Europa, da sogno a realtà Lo studio dell'università di Trieste

La Regione ha affidato il lavoro al professor Vittorio Torbianelli

di ANTONIO FULVI

- LIVORNO -

PIATTAFORMA Europa, oppure più realisticamente Darsena Europa: la over-capacity ormai segnalata da tutti gli esperti nel settore dei container può incidere negativamente sul "sogno" livornese? Mentre al MIT si studiano eventuali correttivi al progetto di massima livornese - già sotto tiro da più parti e la cui gara è stata più volte rinviata - la Regione Toscana ha affidato a un noto docente universitario dell'ateneo di Trieste, il professor Vittorio Torbianelli, un articolato studio sul documento della gara e sulla realtà in cui il nuovo porto dei container dovrebbe calarsi. Uno studio che sarà presentato entro pochi giorni e sul quale il professore ha accettato di rispondere ad alcune nostre domande in anteprima.

Professore, lei ha studiato il rapporto rischio/valori del progetto. Può darcene un'idea?

«Sovraccapacità e mancato coordinamento delle politiche di investimento tra porti hanno creato un contesto di alta rischiosità. L'alto Tirreno non sembra libero da questi rischi. In particolare per Livorno dati non sufficientemente solidi oltre alle incertezze sui flussi hanno fatto pensare a un livello di rischio notevolmente inferiore a quello razionalmente attribuibili».

Però sono venuti anche i grandi investitori cinesi a dirsi interessati.

«Ovviamente può esserci anche una strategia dell'investitore costituirà prevalentemente dall'inse-



LA PROSPETTIVA Il professor Vittorio Torbianelli dell'Università di Trieste

I SUGGERIMENTI

«Ho proposto alcune idee di strategie per la migliore realizzazione»

diarsi in un paese straniero, in una prospettiva di rete di lungo termine, specie se ci sono grandi risorse finanziarie e potere di indirizzare la domanda di rete».

Ma allora il nostro "sogno" della piattaforma Europa è illogico?

«Non ritengo affatto che la realizzazione di nuovi spazi operativi per i container a Livorno sia un'opzione da rigettare. Credo che il porto possa e debba condi-

darsi a svolgere funzioni da scalo medio-grande di riferimento nazionale, con funzioni simmetriche a quelle del sistema ligure. Da abbandonare però le idee di alti livelli di nuova occupazione e valore aggiunto e di incentivi allo sviluppo sul sistema degli utilizzatori finali».

Scusi la banalizzazione: ma si deve o no realizzare la piattaforma Europa?

«La risposta è che non si mette in dubbio l'opportunità, bensì il come realizzare al meglio il terminal. Ho suggerito, nel mio rapporto, alcune idee di strategie adeguate nelle quali ovviamente credo molto».

Può indicarcene qualcuna?

«Non posso entrare nei dettagli, per correttezza. Posso però suggerire che vadano rivisti costi e interventi, riducendo l'impegno economico sia pubblico che privato attraverso "rimodulazioni" degli stessi. Il suggerimento di Angelo Roma per una "piattaforma light" mi è sembrato molto razionale. Anche sul piano progettuale andrebbero lasciate forse maggiori libertà agli eventuali investitori, per un'opera da sviluppare per gradi. Suggestivo anche di riorientare la banchina in parallelo alla darsena Toscana, anche con il risultato di ridurre le opere di protezione a mare, molto costose. Ma mi faccia fermare qui, finché il nostro lavoro non sarà ufficialmente consegnato».

LA CITTA' IN VETRINA

PROMOZIONE TRA I BANCHI DI SCUOLA
COME HA RICORDATO L'ASSESSORE BELAIS
«SONO FIORITI I PROGETTI CHE MIRANO ALLA
PROMOZIONE NELLE SCUOLE E NEI LICEI»

% L'analisi
dei numeri

Gli alberghi

Le strutture ricettive sono scarse rispetto ai grandi eventi internazionali, ma i turisti pernottano una media di due notti. Buon risultato

Circuito virtuoso

Si stanno sviluppando tutta una serie di alternative extralberghiere, specialmente gli «Air b&b»

L'identikit

Spesso Livorno è uno sbocco verso le grandi città d'arte, ma in molti la scelgono per il mare e le sue bellezze

Grandi eventi

Dalla Settimana velica internazionale passando per Effetto Venezia, Cacciucco pride e Senso del ridicolo

Le navi in porto

Si sono registrate 403 navi di passaggio nel nostro porto, in calo rispetto ad esempio al dato del 2008: erano 565

La candidatura

Importante annuncio dell'assessore Belais: Livorno si candiderà Capitale della cultura per il 2021

Italiani, acculturati e crocieristi

Ecco i turisti che scelgono Livorno

I dati raccolti dall'ufficio comunale: 'Una media di due pernottamenti'

di **IRENE CARLOTTA CICORA**

- LIVORNO -

L'IDENTIKIT del turista che sceglie Livorno è questo: italiano, acculturato e crocierista. Con tutte le distinzioni e le valutazioni del caso: spesso l'italiano è a caccia di cultura senza essere un crocierista, ma accade anche che il crocierista non lo sia e punti dritto al mare. Dall'analisi dei dati raccolti dall'ufficio comunale per il turismo e i grandi eventi emerge una distinzione delle presenze sul nostro territorio «da imputare però ad alcune lacune tecniche - ha spiegato Paolo Dema in commissione consiliare - nel senso che l'hotel Palazzo, che raccoglie una buona fetta di utenti, non ha presentato per tempo le statistiche mentre c'è un'altra struttura ricettiva che nonostante le nostre richieste da due anni non fa pervenire proprio nulla. Detto questo le presenze - ovvero il numero delle notti trascorse dai clienti negli esercizi ricettivi - sono state complessivamente 312537, da scomporre in 122810 stranieri e 191727 italiani. Invece per quanto riguarda gli arrivi - ovvero il numero di clienti, italiani e stranieri, ospitati negli esercizi ricettivi - sono stati in tutto 141553: 53mila stranieri e 88mila italiani».

QUESTO perché, ha spiegato l'assessore Belais, spesso accade che la nostra città fa da «cuscinetto» alle varie Pisa e Firenze ormai



IN GIRO Turisti alla pensilina

giorni. Dunque, non solo crocieristi smordi e fuggio che però affollano i bus Citysightseeing e i battenti sui fessii «con i primi che si vendono sotto bordo e sono svantaggiati, rispetto agli altri che si acquistano solo all'infuori porta - ha aggiunto l'assessore - Molti arrivano con i voli low cost a Pisa e siccome le nostre strutture ricettive sono carenti si registra anche una crescita del settore extralberghiero come Air b&b».

LE CROCIERE, dal canto loro, hanno portato a Livorno nel 2016 807mila turisti, con il passaggio di 403 navi. Con una ripresa rispetto al dato dell'anno precedente, quando erano stati 697mila. Tutto sommato, guardando indietro, le navi sono diminuite visto che al 2008 se ne registrava il passaggio di 565 e nel 2012 i passeggeri erano stati oltre un milione. «Tra i progetti legati alla promozione sono fioriti quelli nelle scuole - ha concluso Belais - E anche alcuni lavori di urbanistica indirettamente possono favorire il turismo. Penso ai lavori di pedonalizzazione intorno ai Quattro Mori. E da sottolineare l'accordo raggiunto per quanto riguarda la "borsa stagione" al teatro Goldoni dove vengono organizzate serate ad hoc per le navi e i crocieristi che si fermano la notte. Spesso in sinergia con l'Istituto Mascagni. Per la candidatura a Capitale della cultura 2021 c'è molto da fare, ma sono contento: questa è la strada giusta».



Spettacoli ad hoc per le navi che fanno overnight

ingolfate. Da qui si parte per il mare, ma anche per andare a caccia dei capolavori dell'arte toscana. La media dei pernottamenti è poi interessante e «più alta rispetto a molte altre città più titolate» ha precisato l'assessore: sia per gli italiani che per gli stranieri è di due

PIOMBINO ANCORA DISAVVENTURE IN ALGERIA PER IL PATRON DI AFERPI E CEVITAL

Rebrab rischia di perdere il porto di Béjaia

-PIOMBINO-
STANNO puntando ai gangli vitali dell'impero di Rebrab in Algeria. Dopo lo stop all'attracco di una nave carica di materie prime necessarie per l'attività delle fabbriche Cevital nel paese africano, il porto di Béjaia stanno montando altre difficoltà per il patron. Va detto che l'approdo della Cabilia da sempre è un punto fermo per gli affari del maggior gruppo algerino che, anche in considerazione degli spazi che occupa, ha, nella zona, un monopolio pressoché incontrastato. Tanto per capire le attività

di Cevital, con cinque complessi industriali, occupano 140 mila metri quadrati, quasi due terzi dell'area portuale. Che Rebrab vorrebbe anche estendere con la costruzione di uno stabilimento per la frantumazione di semi oleosi. L'idea non è nuova. Sono infatti 8 anni che Cevital combatte per avere i permessi che ostinatamente il governo gli nega. Oggi siamo arrivati al punto che il presidente dell'Autonomia portuale di Béjaia, Djelloul Achour sta accusando Rebrab di manipolare i propri operai per forzare la mano sulle concessioni. Le mae-

stranze si sono riunite in comitato ed hanno inscenato una manifestazione di protesta temendo di perdere il posto. «Ma quale posto - ha sottolineato Achour al giornale Tsa - se ancora non esiste la fabbrica che dovrebbe accoglierli». Se il patron non è tipo da abbassare la guardia, si deve dire che la sua battaglia, questa volta più che mai, è in salita anche perché il porto di Béjaia, vero cuore dell'attività del maggior gruppo algerino, non è l'unico fronte caldo nel braccio di ferro tra governo e Cevital.

F.B.



PRESIDENTE Issad Rebrab continua ad avere problemi in Algeria

NELL'INCONTRO DI ESPO PER LA CONFERENZA ANNUALE

Civitavecchia e Barcellona progetti comuni sull'ambiente

I cambiamenti climatici e la riduzione dell'inquinamento nei porti - La relazione Di Majo sulle collaborazioni a livello del west Mediterraneo



Francesco Di Majo

CIVITAVECCHIA - Espo, l'Associazione dei porti europei (European Sea Ports Organization) ha organizzato a Barcellona, in Spagna, la Conferenza annuale 2017 "Ports in a changing climate, a changing world" prevalentemente incentrata su temi di carattere ambientale ed in particolare sulla questione di come i porti europei possano contribuire alla riduzione

(segue a pagina 10)

Civitavecchia e Barcellona

dell'impatto ambientale e alla decarbonizzazione globale, europea e nazionale.

Per la prima volta il porto di Civitavecchia è stato inserito nel panel della manifestazione con la presenza del suo presidente, l'avvocato Francesco Maria di Majo, che ha partecipato all'assemblea in qualità di relatore affrontando il tema dell'incidenza dei porti sulla riduzione delle emissioni in atmosfera.

Per il presidente di Majo la due giorni Espo è stata l'occasione per rafforzare i legami con il presidente dell'Autorità Portuale di Barcellona, Sixte Cambra i Sánchez con il quale è stata ribadita la volontà e l'impegno a partecipare alla presentazione di progetti comuni in ambito europeo.

L'assemblea Espo è un evento molto importante per il cluster marittimo e i porti europei in quanto nella giornata conclusiva, a cui ha presenziato anche il presidente di Majo, c'è stata la presenza di esponenti del Parlamento Europeo come Violeta Bulc, Commissario per i trasporti dell'Ue, e inoltre Knut Fleckenstein, membro del Parlamento europeo e colui che ha fornito un notevole impulso all'approvazione del recente Regolamento europeo sui servizi portuali, i quali toccheranno il tema del ruolo delle Port Authority nel 2017.

Giornata della Marina: festa per Civitavecchia

Grande partecipazione e tanta curiosità questa mattina in un porto blindato. Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella atterrato con l'elicottero all'interno del Forte Michelangelo. Il sindaco Cozzolino: "Orgogliosi di aver ospitato la cerimonia". Unità navali visitabili domani e domenica nello scalo [V](#)



CIVITAVECCHIA - Civitavecchia ha risposto con entusiasmo all'invito a partecipare, questa mattina, alla "Giornata della Marina Militare". Bandiere tricolore ai balconi dei palazzi di lungoporto Gramsc, tantissimi cittadini, bambini e famiglie, associazioni; e ancora i ragazzi del Nautico e i piccoli ambasciatori di pace della scuola elementare Alessandro Cialdi "Ambasciatrice Unicef" accompagnati dalla responsabile del Comitato locale Pina Tarantino seguiti da un folto numero di alunni della scuola media dell'istituto Melone di Ladispoli. Tutti presenti in un porto blindato, con sistemi di sicurezza incrementati ed un ampio dispiegamento di forze dell'ordine. Qualche problema per la viabilità all'esterno dello scalo, con zone interdette e traffico deviato. E questo anche per la presenza delle alte cariche dello Stato, a partire dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella, arrivato a bordo di un elicottero atterrato al Forte Michelangelo e salito poi su Nave Italia per passare in rassegna le unità navali ormeggiate nello scalo.

"Grazie a Civitavecchia per l'ospitalità – ha commentato il Capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Valter Girardelli – questa è una città di lunga tradizione marinara, sede di un importante cluster marittimo". Lo ha confermato anche il ministro della Difesa Roberta Pinotti, che ha sottolineato la stima e l'affetto dimostrati da sempre alla Marina da parte di Civitavecchia. "È un onore per me e per tutta la cittadinanza – ha commentato quindi a margine della cerimonia ufficiale il sindaco Antonio Cozzolino – aver ospitato la Giornata della Marina Militare". E ha riferito quanto detto dal presidente Mattarella: "Vista dall'alto Civitavecchia è ancora più bella".

- segue

“Abbiamo onorato la nostra Marina Militare che oggi ci ha regalato grandi emozioni - ha aggiunto Matteo Manunta, Consigliere Delegato alla Città metropolitana di Roma - sono doppiamente felice per aver rappresentato tutti i comuni del territorio provinciale come delegato della Città metropolitana di Roma e dall'altro come civitavecchiese mi fregio di onorare la mia città. Oggi abbiamo sottolineato l'importanza del mare, in tutte le sue sfaccettature, risorsa fondamentale per la comunità di Civitavecchia, ma anche elemento del quale i marinai sono fedeli interpreti. Il porto di Civitavecchia, impreziosito dalla presenza delle navi della marina, rimane l'orgoglio della comunità, presidio economico e turistico di eccellenza. Oggi tutta la comunità cittadina e italiana si è stretta attorno ai militari presenti alla cerimonia, con momenti emozionanti e che rimarranno nel cuore”.

Intanto domani e domenica saranno visitabili le unità navali presenti all'interno dello scalo. Domani dalle 10 alle 12 e dalle 16 alle 19 sarà possibile visitare le navi Garibaldi, Carabiniere, Alpino, Palinuro, Termoli ed il sommergibile Romeo Romei.

Domenica mattina dalle 10 alle 12 si potrà salire a bordo di nave Garibaldi, Palinuro, Termoli e del sommergibile Romeo Romei. Dalle 16 alle 19 visitabili Carabiniere, Alpino, Termoli ed il sommergibile Romeo Romei.

La battaglia del grano al porto di Bari

L'allarme della Coldiretti: i consumatori non conoscono la provenienza di ciò che consumano e vengono agevolati i produttori esteri a scapito di quelli italiani

[commenta](#)

L'analisi della Coldiretti è spietata: un pacco di pasta su tre contiene grano straniero come anche il cinquanta per cento del pane venduto in Italia.



Una tradizione, quella del grano, tutta made in Italy e, soprattutto made in Puglia, messa sotto scacco dalle logiche del mercato internazionale che hanno creato non pochi malumori tra i produttori italiani. Nel mirino è lo sbarco di grano straniero destinato alla produzione di pane e pasta senza alcuna indicazione sull'etichetta della reale provenienza. L'inganno ai danni dei consumatori e la concorrenza sleale nei confronti dei produttori italiani impegnati a garantire qualità e sicurezza dei raccolti sono così in agguato.

"Sono ben 2,3 milioni le tonnellate di grano duro arrivate lo scorso anno dall'estero, quasi la metà delle quali proprio dal Canada, che peraltro ha fatto registrare nel 2017 un ulteriore aumento del 15 per cento", spiega Coldiretti, "una realtà che rischia di essere favorita dall'approvazione da parte dell'Europarlamento del Ceta (Comprehensive Economic and Trade Agreement) con il Canada che prevede l'azzeramento strutturale dei dazi indipendentemente dagli andamenti di mercato". "Un pericolo anche per i consumatori - sottolinea l'associazione - con i cereali stranieri risultati irregolari per il contenuto di pesticidi che sono praticamente il triplo di quelli nazionali, a conferma della maggiore qualità e sicurezza del Made in Italy".

Parole dette, tempo fa, in occasione dello sciopero dei produttori al porto di Bari per fermare le navi straniere con il carico di grano proveniente dal Canada.

La Coldiretti si appella soprattutto al fatto che non sia presente in etichetta il paese d'origine del grano. Questo non solo non tutela i consumatori (il grano extraeuropeo non rispetta, chiaramente, le regole imposte dall'Unione Europea), ma mette allo sbaraglio anche l'economia italiana e i produttori di grano. "La mancanza dell'etichetta di origine non consente ancora - continua Coldiretti - di conoscere un elemento di scelta determinante per le caratteristiche qualitative, ma impedisce anche ai consumatori di sostenere le realtà produttive nazionale e con esse il lavoro e l'economia nazionale" ha dichiarato ancora in una nota l'associazione che riunisce i coltivatori.

Coldiretti mette nero su bianco i dati allarmanti "I campioni risultati irregolari per un contenuto fuori legge di pesticidi sono pari allo 0,8 per cento nel caso di cereali stranieri, mentre la percentuale scende ad appena lo 0,3 per cento nel caso di quelli di produzione nazionale. Peraltro in alcuni Paesi terzi vengono utilizzati principi attivi vietati in Italia, come nel caso del Canada, dove si realizza un uso intensivo del glifosate proprio nella fase di pre-raccolta per seccare e garantire artificialmente un livello proteico elevato. La sostanza è stata vietata in Italia dal 22 agosto 2016, entrando in vigore il decreto del ministero della Salute che lo annovera tra i prodotti cancerogeni".

Il governo ha accolto positivamente la richiesta della Coldiretti. In particolare i ministri delle Politiche agricole Maurizio Martina e dello Sviluppo economico Carlo Calenda hanno avviato la procedura formale di notifica all'Unione europea dei decreti per l'introduzione in Italia dell'obbligo di indicazione della materia prima per la pasta.

GranoSalus “Il grano canadese al glifosate fa rotta su Manfredonia”

"A Manfredonia da tre giorni centinaia di autotreni si affrettano a scaricare una nuova nave di grano (forse) canadese"



Di: [Redazione](#)

Roma, 8 giugno 2017. Il grano canadese al glifosate circola liberamente nei nostri porti, anche in quelli non agibili (Manfredonia), ma nessuno lo controlla. Il motivo? Il Ministero della Salute non sembra aver inserito il glifosate nel protocollo dei pesticidi da ricercare, sebbene ne abbia vietato l'uso in pre raccolta in Italia. E quand' anche ne disponesse l'esame non ci sarebbero laboratori pubblici in Puglia accreditati a rilevare il glifosate. Paradossale ma vero! Nel frattempo è scattato il fermo sanitario su molti camion e a Bari è arrivata un' altra nave dal Canada molto più grande

A Manfredonia da tre giorni centinaia di autotreni si affrettano a scaricare una nuova nave di grano (forse) canadese. Si tratta, secondo fonti attendibili, della HELEN BOLTEN una General Cargo IMO 9427380 MMSI 255805950 costruita nel 2009, battente bandiera Portugal (PT) con una stazza lorda di 15861 ton, summer DWT 25953 ton. Non è così grande come quella di Bari, anche perché i fondali di Manfredonia sono limitati e non possono ospitare navi con stazza elevata.

La nave ha fatto tappa ad Oristano dove secondo alcune fonti avrebbe scaricato circa 3 mila tonnellate. Ma insistono molte zone d'ombra su cui necessitano ulteriori accertamenti. La General Cargo è ripartita il 2 giugno alle ore 9,18 da Oristano per arrivare a Manfredonia il 5 giugno alle ore 12.23 dove stà scaricando circa 32 mila tonnellate!

Il grano della porta rinfuse di dubbia provenienza è diretto ai Silos di Foggia (8000 ton) e Chieti (24000 ton), dove viene praticamente miscelato con parte del grano italiano per essere trasformato in semola. Il prezzo pagato oscilla tra 23-27 euro quintale. Nella giornata di oggi, tuttavia, è scattato il fermo sanitario su molti camion.

Nel frattempo a Bari stamattina alle 8.06 è arrivata una seconda nave di grano canadese partita da Vancouver il 6 maggio alle 23,24. Si tratta, secondo fonti attendibili, della CBM PARTNER una Bulk Carrier enorme IMO 9764025 MMSI 538007029 costruita nel 2016, battente bandiera Isole Marshall (MH) con una stazza lorda di 43001 ton, summer DWT 81805 ton.

La procedura di vigilanza sul grano extra comunitario

Il sistema dei controlli in Italia è suddiviso tra diversi soggetti :

la Capitaneria di Porto

l' Agenzia delle Dogane

gli Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera (USMAF)

La Capitaneria di Porto provvede a verificare che le navi utilizzate per il trasporto delle granaglie siano in possesso della necessaria certificazione di sicurezza attestante l' idoneità al trasporto.

L' Agenzia delle Dogane effettua il controllo fisico delle merci e rilascia il nulla osta allo sdoganamento della merce dopo gli adempimenti sanitari.

Gli Uffici di Sanità Marittima provvedono ad esercitare l' attività di vigilanza eseguendo tre livelli di verifica (documentale, di identità e materiale, ivi compreso il campionamento per le analisi) in modo da accertare la rispondenza delle merci ai requisiti ed alle prescrizioni previsti dalle normative nazionali e comunitarie.

- segue

L'attività di vigilanza si conclude con il rilascio finale di un provvedimento di ammissione all'importazione o di diniego, in caso di mancato superamento dei controlli. Ma nel porto (franco) di Manfredonia questa situazione di diniego per il grano non risulta essersi mai verificata. Almeno negli ultimi anni secondo nostre fonti.

La procedura di vigilanza sul grano comunitario

Nel caso una nave arrivi da un porto comunitario, tutta l'attività di controllo (doganale e sanitario) viene effettuata presso il primo porto comunitario cui è attraccata la nave. Mentre l'Ufficio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di Porto provvede ad effettuare il suo compito come già illustrato.

Il punto sulla sicurezza alimentare e sul principio di precauzione

Se il Glifosate è stato bandito in Italia e non può essere usato in pre raccolta (nel Sud Italia mai nessuno lo ha usato per questa finalità perché c'è il sole che fa maturare il grano), non altrettanto si può dire in Canada. Dove gli stessi canadesi non fanno mistero di usare questo erbicida – ritenuto probabile cancerogeno per l'uomo dalla IARC – per accelerare artificialmente la maturazione. Inoltre, in Canada il limite del Glifosate è la metà di quello previsto in Europa.

Ciò nonostante le analisi non si effettuerebbero, secondo le tipologie ufficiali individuate del Ministero (tab 21). Nell'elenco degli analiti ricercati nell'ultimo rapporto del Ministero della Salute (Vigilanza e controllo degli alimenti – anno 2015) non c'è traccia del glifosate.

Come peraltro non c'è traccia di “Non conformità” nei Residui di pesticidi negli stessi report ministeriali, tra cui non è esplicitato in modo chiaro il glifosate. Eppure nel grano canadese c'è! Lo abbiamo dimostrato attraverso le analisi nella pasta (Test Granosalus). Ciò significa che se il glifosate viene ricercato lo si trova. Se, invece, nelle navi non viene ricercato è impossibile trovarlo!

A chi tocca allora l'attività di sindacato sul rispetto del principio di precauzione? Se da noi il glifosate è vietato che senso ha giustificare l'uso nascondendosi dietro i limiti europei se nemmeno è possibile certificarli?

Infatti, in Puglia nessun ente pubblico è accreditato per analizzare il glifosate! Né l'Arpa di Bari, né l'IZS Puglia e Basilicata. Come mai questi laboratori pubblici non sono stati mai accreditati? Che ne pensano gli assessori regionali che dovrebbero difendere la nostra salute e la nostra agricoltura?

Che ne pensa a riguardo la Coldiretti invece di fare le gite ai porti insieme alle associazioni dei consumatori?

L'interesse prevalente dell'Italia è quello di tutelare la salute dei cittadini o l'importazione di derrate contaminate?

fonte [granosalus](#)

AGROALIMENTARE

IL CROLLO DEI PREZZI

I PRODUTTORI FERMANO I TIR

Arrivate 50mila tonnellate di grano per 1.600 camion destinati ai pastai. Prezzi crollati, ma anche produzione inferiore alla domanda

Protesta nel porto di Bari «Altolà al grano canadese»

Lo scontro sulle importazioni tra Coldiretti e le industrie molitorie

VALENTINO SCARAMIELLA

È la nuova guerra che si combatte dalle nostre parti. Una guerra senza missili balistici o armi nucleari. Ancora una volta, ieri mattina Coldiretti ha radunato centinaia di coltivatori pugliesi dinanzi al varco della Vittoria sul lungomare Salaria di Bari. Una nave salpa dal Canada a maggio scaricava al porto ben 50mila tonnellate di grano. Erano pronti 1600 tir che in 10 giorni trasporteranno quel grano alle industrie molitorie di Puglia e Basilicata, che rivenderanno alle industrie della pasta quel grano a prezzi superiori anche di 400 volte. Sulle confezioni di pasta che il consumatore pugliese acquista all'ipermercato troverà immagini tipicamente pugliesi, con i trulli o altro per indicare che si tratta di pasta pugliese. Coldiretti e gli agricoltori dicono, invece, che è pasta prodotta con grano canadese, turco, ucraino, messicano, australiano o del nord Africa. I grandi commercianti ordinano ingenti quantitativi all'estero e nei fatti il prezzo per i produttori crolla vertiginosamente.

Una difesa di maglie e cappellini gialli hanno tirato la strada per impedire ai tir carichi di grano estero di uscire dal porto e procurare il loro viaggio. Il problema del grano è uguale a quello del latte, delle ciliegie, dell'uva. In un'economia globale, arriva prodotto da ogni parte del pianeta e l'eccesso di offerta fa crol-

li e il culto è anomalo. Il coltivatore produce il grano. Lo vende all'industria molitoria e a grandi commercianti. Questi lo rivendono ai vari pastai a prezzi esorbitanti. Un chilo di grano viene venduto ad un prezzo che oscilla tra 16 e 18 centesimi al chilo. Un chilo di pane di pasta può costare fino a 400 volte di più. Coldiretti è riuscita a spuntarla ed ottenere che a Bruxelles si approvi il decreto che obbliga all'etichettatura della pasta, un dato storico. Ma la legge ancora non è stata licenziata. Il vero obiettivo è adesso ottenere un riconoscimento del prodotto italiano e pugliese in particolare. Un agricoltore che produce 30 quintali di grano per un ettaro di terra e vende il prodotto a 18 centesimi al chilo incassa appena 540 euro. Il che significa essere al di sotto dei costi di produzione. Quanto tempo potrà resistere?

Da Confagricoltura nazionale, riunita ieri, arrivano i dati più aggiornati sulla cerealicoltura: la campagna 2017-2018 per il frumento si annuncia con una disponibilità sostanzialmente analoga a quella della campagna precedente, grazie al livello degli stock mondiali (+7,5%) che compensano ampiamente il calo produttivo (-2,3%). Il grano duro registra 1,3% a livello mondiale con punte di -3% in Canada, -19% in Usa, -11% in Italia: in controtendenza un forte aumento nei Paesi africani. La produzione di mais, sempre nella campagna 2017-2018, è attesa in diminuzione (-3,1% rispetto alla precedente).

alle normative vigenti» attacca Riccardo Fierotti, presidente pastai italiani di Akipa (Associazione delle Industrie del Dolce e della Pasta Italiana). «Le importazioni di grano sono indispensabili per ovviare al deficit quantitativo del raccolto nazionale rispetto ai fabbisogni dell'industria, che trasforma annualmente oltre 5,8 milioni di tonnellate di frumento duro rispetto ad una produzione media nazionale di circa 4 milioni di tonnellate», tuona l'almopa, l'Associazione Industriali Mulini d'Italia, che accusa Coldiretti di «cattaczo ingiustificato». «Affermare che è necessario importare grano duro dall'estero proprio nel momento della raccolta di quello nazionale come fa l'almopa è una evidente falsità di chi vuole sottopagare il grano italiano», replica Coldiretti facendo chiudere le aziende, per poi lamentarsi che non se ne produce abbastanza». In quel «grano vecchio dal Canada, viene fatto un uso insensato del glifosato proprio nella fase di pre-raccolta per seccare e garantire artificialmente un livello proteico elevato», sottolinea i produttori che è stato vietato in Italia dal 22 agosto 2016 con l'entrata in vigore del decreto del Ministero della Salute perché accusato di essere cancerogeno come gli industriali della pasta di Aidepi fanno finta di non sapere. Una scelta miopia perché al di sotto dei costi di produzione non si può sopravvivere con il rischio concreto di alimentare un circolo vizioso che, se adesso provoca

Coldiretti, la protesta contro la nave del grano

Prezzi in calo del 48%, nel mirino il frumento straniero. Italmopa: importazioni necessarie

Per svuotarla, sarà necessario riempire 1.600 camion.

Certo, non bisognerà trebbiare: il raccolto è stato già fatto, dall' altra parte del mondo, e trasportato in Italia con una nave che dopo 40 giorni di viaggio è ormeggiata nel porto di Bari, con 50 mila tonnellate di grano provenienti da Vancouver, Canada. È il motivo per cui ieri, in Puglia, è scoppiata la #guerradelgrano, con tanto di hashtag che rende più moderno uno dei lavori più antichi, quello della coltivazione della materia prima del pane.

La protesta non ha viaggiato solo sui social ma anche per strada, con un migliaio di agricoltori, coordinati dalla Coldiretti, che nel primo giorno di trebbiatura si sono ritrovati al varco della Vittoria del porto di Bari. Il problema è il prezzo che nella campagna 2016-2017 ha toccato i livelli più bassi dal 2009-2010 (20,5 euro di media per quintale di grano, vale a dire il costo di due pizze, fino ai 18,7 euro di maggio). «Un pacco di pasta su tre - spiega Gianni Cantele, presidente di Coldiretti Puglia - contiene prodotto straniero senza che si sappia. Il "grano giramondo" ha contribuito a far crollare del 48% i prezzi in Italia con perdite di 145 milioni di euro per gli agricoltori pugliesi, senza alcun beneficio per i

consumatori, perché dal grano alla pasta i prezzi aumentano di circa il 500% e dal grano al pane addirittura del 1.400%. In Canada, poi, sono usate 99 sostanze attive vietate nella Ue».

Gli industriali, però, non ci stanno: per Italmopa «le importazioni di grano sono indispensabili per ovviare al deficit quantitativo del raccolto nazionale rispetto al fabbisogno dell' industria». E per Aidedi «non c' è nessun inganno nei confronti dei consumatori perché le etichette della pasta sono conformi alle normative vigenti». «E anche sulla sicurezza alimentare - aggiunge Margherita Mastromauro, presidente della sezione agroalimentare di Confindustria Bari-Bat e titolare del pastificio Riscossa - nessun problema, perché quando il grano viene importato si applicano le norme italiane ed europee per i residui di fitofarmaci e i controlli non mancano».

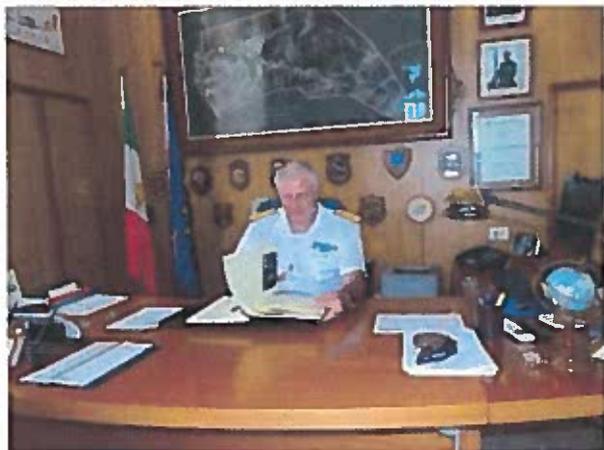
La soluzione? Per Colomba Mongiello (Pd), componente della Commissione Agricoltura della Camera, «la Ue deve decidere rapidamente sulla certificazione della pasta Made in Italy e la formazione del prezzo della materia prima deve avvenire con maggiore trasparenza con la Cun, la Commissione unica

nazionale del grano duro, da istituire in Puglia, a Foggia, capitale del grano. Dove la crisi si fa più sentire».

Michelangelo Borrillo

Il Nautilus

Visita del Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica a Brindisi



BRINDISI – Il Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica, il Contrammiraglio Giuseppe MELI, ieri in visita istituzionale presso la Capitaneria di Porto di Brindisi.

Accolto dal Comandante della Capitaneria di Brindisi, il C.V. (CP) Salvatore MINERVINO, il Direttore Marittimo ha incontrato il personale radunato in assemblea, esprimendo apprezzamento per l'attività svolta dagli uomini e le donne della guardia costiera che svolgono con passione e sacrificio i tanti compiti istituzionali a tutela della salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente.

In occasione della visita, il Contrammiraglio ha voluto, inoltre, salutare i rappresentanti dei servizi tecnico-nautici, evidenziando l'importanza dell'autorità marittima nel territorio e la necessità di una continua proficua collaborazione delle parti per la valorizzazione del comparto portuale e per la risoluzione delle problematiche socioeconomiche locali.

La visita è proseguita presso l'Ufficio Locale Marittimo di Savelletri dipendente dalla Capitaneria di Porto di Brindisi. Il Contrammiraglio Giuseppe MELI, nativo di Termoli, ha assunto il comando della Direzione marittima di Bari il 13 marzo scorso lasciando quella di Ravenna.

Taranto, al via la costituzione dell'Agenzia del lavoro

TARANTO - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio ha ricevuto il **via libera da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, **per la costituzione della nuova Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto** e per la riqualificazione professionale che, a partire da quest'anno, si dovrà far carico della riqualificazione e rioccupazione del personale in esubero. In tutto **520 addetti**, attualmente in mobilità dopo la fine della cassa integrazione a dicembre 2016, della società Taranto container terminal che **dal giugno 2015** è stata messa in liquidazione dai suoi azionisti tra cui la compagnia Evergreen.

L'agenzia del lavoro per Taranto, insieme a quella di Gioia Tauro è **stata approvata dal governo a fine anno** dopo la bocciatura della commissione bilancio della Camera.

L'AdSP del Mar Ionio con una nota a firma del presidente Sergio Prete informa *"di aver ricevuto la nota con la quale viene partecipata l'intesa prevista dall'art. 4 co. 1 del D.L.29 dicembre 2016, n. 243, convertito con modificazione in legge n.18/2017, propedeutica alla costituzione dell'Agenzia.*

Alla luce di tale intesa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio acquisirà, durante la prossima riunione del Comitato di Gestione, prevista per il 20 giugno, apposita Delibera al fine di procedere alla costituzione e a dare concreta attuazione a quanto previsto dalla norma promossa e promulgata su impulso del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti.

Nei prossimi giorni sarà individuato l'Amministratore Unico della suindicata Agenzia, selezionato a seguito di procedura ad evidenza pubblica. Subito dopo la costituzione e la strutturazione dell'Agenzia sarà attivato un apposito tavolo di lavoro con la Regione Puglia per tracciare e definire i percorsi formativi che i lavoratori dovranno seguire ai fini della riqualificazione professionale e della ricollocazione presso le imprese operanti in ambito portuale.

L'Agenzia avrà lo scopo di sostenere l'occupazione, accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza portuale, tramite attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi".

Il Nautilus

Porto di Taranto: pronti alla costituzione dell'Agencia per la somministrazione del lavoro



TARANTO – Si comunica che, in data odierna, è pervenuta la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, con la quale viene partecipata l'intesa prevista dall'art. 4 co. 1 del D.L.29 dicembre 2016, n. 243, convertito con modificazione in legge n.18/2017, propedeutica alla costituzione dell'Agencia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transshipment).

Alla luce di tale intesa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio acquisirà, durante la prossima riunione del Comitato di Gestione, prevista per il 20 giugno p.v., apposita Delibera onde procedere alla costituzione e a dare concreta attuazione a quanto previsto dalla norma promossa e promulgata su impulso del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, Prof. Claudio De Vincenti. Nei prossimi giorni sarà individuato l'Amministratore Unico della suindicata Agencia, selezionato a seguito di procedura ad evidenza pubblica. Subito dopo la costituzione e la strutturazione dell'Agencia sarà attivato un apposito tavolo di lavoro con la Regione Puglia per tracciare e definire i percorsi formativi che i lavoratori dovranno seguire ai fini della riqualificazione professionale e della ricollocazione presso le imprese operanti in ambito portuale.

L'Agencia avrà lo scopo di sostenere l'occupazione, accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e evitare grave pregiudizio all'operatività ed all'efficienza portuale, tramite attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi.

Taranto, il 20 giugno via all'Agenzia

Genova - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, ha inviato la nota con la quale viene partecipata l'intesa prevista propedeutica alla costituzione dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transshipment). L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio acquisirà, durante la prossima riunione del Comitato di Gestione prevista per il 20 giugno, scriverà la delibera per procedere alla costituzione e a dare concreta attuazione a quanto previsto dalla norma. Nei prossimi giorni sarà individuato l'Amministratore Unico dell'Agenzia, dopo la procedura ad evidenza pubblica. Subito dopo la costituzione e la strutturazione dell'Agenzia sarà attivato un apposito tavolo di lavoro con la Regione Puglia per tracciare e definire i percorsi formativi che i lavoratori dovranno seguire ai fini della riqualificazione professionale e della ricollocazione presso le imprese operanti in ambito portuale.

Contro l'accorpamento di Messina-Milazzo con Gioia Tauro il presidente Crocetta chiamato a difendere l'autonomia dello Stretto

Porti, non resta che il conflitto di attribuzione

Tra la Regione siciliana e lo Stato. Ma il governatore deve assumere ora le sue decisioni

Lucio D' Amico Messina Si è arrivati al punto di svolta.

Al bivio oltre il quale non ci sono altre strade da percorrere, altre soluzioni fumose, altri tentativi di giocare allo scaricabarile. O si difende con i fatti l'autonomia dello Stretto, e dei suoi porti - quelli di Messina e di Milazzo - oppure ci si rassegna ad un accorpamento - quello con Gioia Tauro - nato già malissimo e che rischia di finire ancor peggio, con conseguenze oggi difficilmente immaginabili per il territorio e l'economia della Città metropolitana di Messina.

E il punto di svolta è l'annunciato conflitto di attribuzione tra Stato e Regione siciliana. «Il conflitto di attribuzione - si legge nei testi - si verifica quando i soggetti in conflitto appartengono a diversi poteri dello Stato... Il conflitto può investire situazioni in corso, cioè già verificatesi, oppure può precedere il verificarsi di situazioni concrete, discutendosi così di situazioni future possibili nel verificarsi... Sui conflitti di attribuzione decide la Corte Costituzionale».

Tutto è nelle mani del presidente Rosario Crocetta. È lui che aveva preannunziato, o meglio ventilato, nei mesi scorsi, la possibilità concreta di sollevare il conflitto di attribuzione

sulla vicenda dell'accorpamento di Messina-Milazzo con l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Meridionale guidata da Gioia Tauro e composta da tutti gli altri porti calabresi. Un conflitto di attribuzione tra Stato e Regione che si giustificerebbe, come aveva evidenziato lo stesso Crocetta nel corso di una conferenza stampa svoltasi a Palazzo dei leoni (sede della Città metropolitana di Messina), per il semplice fatto che la Sicilia, in virtù di questo accorpamento, avrebbe danni incalcolabili per la perdita di due importantissimi porti siciliani, di fatto "consegnati" ad un'Autorità di sistema calabrese, appartenente quindi ad un'altra regione italiana.

Crocetta ha sempre sostenuto di non aver mai dato l'avallo alle indicazioni di nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale da parte del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio che, nel caso di Gioia Tauro, ha designato al vertice l'assessore della Regione Calabria Russo, catanese di origini ma di fatto trapiantato in Calabria, sia come docente universitario sia come componente della giunta regionale calabrese.

- segue

Bene, ora il governatore siciliano deve dire pubblicamente quello che intende fare e soprattutto deve farlo con gli atti concreti. Questa situazione d'incertezza è durata fin troppo e le conseguenze possono essere devastanti sulla programmazione futura dei porti di Messina e Milazzo, e delle preziose porzioni di territorio sotto le loro competenze, in un momento nel quale da Palermo sta per tornare approvato il nuovo Piano regolatore portuale, si stanno avviando le opere di riqualificazione previste per la Zona falcata e per la cittadella della Fiera di Messina e sono in ballo tanti progetti e investimenti che potrebbero contribuire al recupero e alla valorizzazione del waterfront dello Stretto.

Il 30 giugno scade la proroga concessa all'Autorità portuale di Messina-Milazzo affidata finora al commissario Antonino De Simone. Il ministro Delrio aveva garantito, nel corso della sua visita a Messina qualche mese addietro, che la proroga sarebbe stata fatta slittare fino al dicembre 2017. Non c'è alcun atto concreto in tale direzione.

Ma non sarebbe neppure sufficiente un provvedimento del genere. La posta in palio è molto più alta: si possono sacrificare due porti, con i loro bilanci, con le loro risorse, all'altare di calcoli strettamente politico-elettoralistici, volti a salvare (legittimamente, sia chiaro) il grande porto di Gioia Tauro? Non si possono trovare soluzioni intermedie che garantiscano, pur in un quadro di stretta alleanza tra le realtà portuali del Tirreno Meridionale, e quindi tra Calabria e Sicilia, la piena autonomia dei porti dello Stretto, di Messina e Milazzo assieme a Reggio Calabria e Villa San Giovanni? Certo che era possibile trovarle, e non si è voluto farlo. Così come era possibile, se ci fosse stata la volontà politica, inserire nel decreto di riforma clausole a tutela della piena autonomia gestionale dei porti inseriti nell'Autorità di sistema. Anche questo non si è voluto farlo. E allora ora non resta che la strada del conflitto istituzionale, salvo clamorosi accordi dell'ultima ora. Ma Crocetta la seguirà? È venuto il momento in cui il presidente della Regione siciliana dica la sua ultima parola.

Con i fatti.

«Si può ancora salvare l' autonomia dei nostri porti»

«L' intervento di Lucio D' Amico sulla Gazzetta del Sud ci ha rivelato una prospettiva per noi confortante. Forse, in dirittura d' arrivo (la proroga scade il 30 giugno), c' è una residua speranza di salvare l' autonomia della nostra **Autorità portuale**». A sostenerlo sono i rappresentanti di CapitaleMessina. «Per quanto ci riguarda - affermano il presidente Pino Falzea e il vicepresidente Gianfranco Salmeri -, lo ribadiamo da anni, il "matrimonio" con Gioia Tauro "non s' ha da fare", e per molteplici ragioni, prima tra tutte lo stato di crisi sistemica dello scalo calabrese. Non siamo noi a dirlo, ma la Banca d' Italia, nel suo rapporto del giugno 2016 sulla grave crisi del porto di Gioia Tauro. Ci preoccupa il rischio concreto di marginalizzazione degli interessi dei nostri porti a causa di una governance della futura **Autorità di sistema portuale** fortemente sbilanciata a favore della Regione Calabria.

Il Comitato di gestione vedrà, infatti, una marcata prevalenza calabrese, con ben quattro componenti su sei espressione degli interessi territoriali d' oltrestretto. Strettamente collegato a questo è il tema dell' attribuzione delle risorse economiche e della gestione delle aree cittadine di competenza del Demanio

marittimo. Ed allora che fare? Come prima cosa - insiste CapitaleMessina - le forze vive della città, contrarie all' accorpamento con Gioia Tauro, dovrebbero fare pressing sul presidente Crocetta perché non dia l' intesa, prevista all' art. 8 del decreto Del Rio, per la nomina di Francesco Russo, né di altri, alla guida della futura Authority calabro-messinese, bloccando l' accorpamento. Se il Governo decide di imporre comunque un nome, approvandolo in Consiglio dei ministri, senza l' intesa di Crocetta, facoltà che la norma prevede, il governatore potrà sollevare un conflitto di attribuzione, che arriverà in Corte Costituzionale, impugnando la parte del decreto delegato che prevede l' accorpamento con Gioia Tauro, con alte probabilità che venga cassato dalla suprema Corte. Arrivati a questo punto, se Crocetta è convinto della validità dell' autonomia di Messina, questa è l' ultima occasione per dimostrarlo».

politica

Capitale Messina in linea con CMdb: "Bisogna cambiare i confini portuali"

"Allo stato attuale, l' area della Fiera, appartenendo al Demanio Marittimo, è sotto la potestà dell' Autorità Portuale, e risulta velleitario un ulteriore contenzioso da parte dell' Amministrazione comunale per ridiscutere la questione". Capitale Messina interviene sulla querelle tra Comune e Authority in merito alla Fiera. Pino Falzea e Gianfranco Salmeri non concordano con l' azione del Comune, però appoggiano quella di Cambiamo Messina dal basso: "Non è accettabile che dopo l' accorpamento della nostra Autorità Portuale con quella di Gioia Tauro, le sorti di alcune delle aree più pregiate del nostro territorio siano decise nelle stanze dell' Authority calabrese. E non si tratta, infatti, solo dell' area della cittadella fieristica, bensì della passeggiata a mare, della zona falcata, della via Vittorio Emanuele, il lungomare del Ringo, le zone del Baby Park e villa Sabin. In nessuna altra città al mondo si accetterebbe una tale situazione. Riteniamo indispensabile che prima che si verifichi il passaggio delle consegne tra Messina e Gioia Tauro, si debba avviare la richiesta di sdemanializzazione di tutte le aree del demanio marittimo non funzionali alle attività portuali, per restituirle alla piena titolarità della città. Ma va fatto subito, senza perdere ulteriore tempo, per motivi politici e di opportunità. Non crediamo che nessuno, al di là delle diverse opinioni sull' accorpamento con Gioia Tauro che noi continuiamo a ritenere disastroso, possa non concordare con questo principio. E se così è, ci aspettiamo che la classe politica messinese finalmente prenda l' iniziativa".

La richiesta di capitalemessina che teme le conseguenze della nuova autorità di sistema

Sdemanializzare le aree più importanti del waterfront

«Volutamente non entriamo nel merito della polemica tra Amministrazione comunale ed Autorità portuale sull' apertura estiva della cittadella fieristica, perché non ne conosciamo i termini nel dettaglio. Però qualche riflessione intendiamo farla». Comincia così il documento di CapitaleMessina: «È indiscutibile che, allo stato attuale, l' area della Fiera, appartenendo al Demanio marittimo, sia sotto la potestà dell' Autorità portuale, e risulta velleitario un ulteriore contenzioso da parte dell' amministrazione comunale per ridiscutere la questione.

Ma è altrettanto indiscutibile, e su questo concordiamo con il movimento "Cambiamo Messina dal basso", che non sia accettabile che dopo l' accorpamento della nostra Autorità portuale con quella di Gioia Tauro, le sorti di alcune delle aree più pregiate del nostro territorio siano decise nelle stanze dell' Authority calabrese. E non si tratta, infatti, solo dell' area della cittadella fieristica, bensì della Passeggiata a mare, della Zona falcata, della via Vittorio Emanuele, del lungomare del Ringo, delle zone del Baby Park e villa Sabin. In nessuna altra città al mondo si accetterebbe una tale situazione.

Come abbiamo detto più volte - Insiste

CapitaleMessina -, riteniamo indispensabile che prima che si verifichi il passaggio delle consegne tra Messina e Gioia Tauro, si debba avviare la richiesta di sdemanializzazione di tutte le aree del demanio marittimo non funzionali alle attività portuali, per restituirle alla piena titolarità della città. Ma va fatto subito, senza perdere ulteriore tempo, per motivi politici e di opportunità.

Non crediamo che nessuno, al di là delle diverse opinioni sull' accorpamento con Gioia Tauro che noi continuiamo a ritenere disastroso, possa non concordare con questo principio. E se così è, ci aspettiamo che la classe politica messinese finalmente prenda l' iniziativa».

La Sicilia

Il Comune lavora alla redazione del Paes. Un progetto ambizioso che porterà aria più pulita Il sindaco Di Pietro: «Vivremo in una città green»

Augusta, piano d' azione per l' energia sostenibile

Augusta. Il Comune sta lavorando alla redazione del Paes (Piano d' azione per l' energia sostenibile). "Si tratta di un progetto ambizioso - dice il sindaco Cettina Di Pietro - che porterà aria più pulita, permettendo di abbassare notevolmente le emissioni di anidride carbonica nei centri urbani, di avere una città più sostenibile dal punto di vista energetico. In definitiva ci consentirà di vivere in una città "Green".L' incarico di redigerlo è stato affidato, tramite bando di gara, a professionisti esterni. Una riunione si è svolta nei giorni scorsi nei locali dell' ufficio tecnico comunale per la definizione delle attività connesse alla redazione del piano tra l' Artec Associati (società vincitrice del bando di gara), l' assessore ai Lavori pubblici Roberta Suppo, e i responsabili dei settori Lavori pubblici e Urbanistica Carmelo Bramato e Angela Cacciguerra. Secondo quanto ha reso noto il vice sindaco e assessore, Roberta Suppo si è trattato di un primo incontro in cui sono state discusse le tematiche generali e gli obiettivi che il Comune di Augusta deve conseguire nel rispetto dell' impegno assunto con l' adesione al Patto dei sindaci: mobilità pulita, riqualificazione energetica di edifici pubblici e privati e sensibilizzazione dei cittadini in tema di consumi energetici."Sarà un processo lungo - spiega Suppo - che coinvolgerà diversi settori (pubblico, privato, terziario, residenziale, trasporti e gestione rifiuti), realizzabile solo col coinvolgimento e la collaborazione degli attori che operano nel territorio di Augusta". Saranno coinvolti, infatti, la Marina militare, l' **Autorità portuale**, le scuole e i cittadini. Il piano dovrà essere calato nella complessa realtà augustana. Alcune azioni del Paes riguarderanno il settore pubblico, che ha un ruolo centrale nell' adozione del piano, perché mette in relazione i cittadini e tutti i portatori d' interesse del territorio. Le azioni previste sono sia dirette sia indirette e riguardano, tra l' altro la regolazione consumi energetici comunali, la razionalizzazione illuminazione pubblica, la sostituzione lampade votive cimiteriali, la progressiva sostituzione automezzi parco comunale, appalti pubblici verdi. Nell' ambito del settore residenziale le azioni sono finalizzate alla riduzione dei consumi energetici mediante il piano energetico comunale e la promozione dell' efficienza dei consumi energetici. Sul fronte della mobilità sono contemplate le riorganizzazioni dei servizi pubblici di trasporto e l' incentivazione al loro utilizzo e le politiche di incentivazione all' utilizzo di mezzi di trasporto "alternativi". Sarà incentivato l' utilizzo delle biciclette in città, verranno istituite ztl e aree pedonali e riqualificati i mezzi di trasporto pubblici. Anche la gestione dei rifiuti, già rivoluzionata nel comune megarese, rientra nel Paes con azioni che Augusta ha cominciato ad applicare lo scorso dicembre come la raccolta differenziata dei rifiuti, campagne di comunicazione, piano di prevenzione e cassette dell' acqua "Quest' attività avviata a grazie al nuovo servizio di raccolta differenziata e al progetto Fare con Meno- conclude l' assessore Suppo - riceverà ulteriore slancio con la redazione del Paes". Agnese Siliato.

Entrambi colpiti da provvedimenti giudiziari durante la campagna elettorale

Trapani, "duello" tra gli ex alleati D' Alì e Fazio

Trapani L' altro capoluogo in subbuglio elettorale è Trapani. Neanche la bufera giudiziaria che ha investito due dei cinque candidati sindaci di Trapani ha fermato una delle più caotiche sfide per le amministrative in Sicilia. Il 17 maggio, il senatore di Forza Italia ed ex sottosegretario Antonio D' Ali ha ricevuto dalla Dda di Palermo una proposta di misure di prevenzione con obbligo di soggiorno che verrà discussa in tribunale. Poi il deputato regionale ex Forza Italia Girolamo Fazio è stato arrestato nell' ambito un' inchiesta sui contributi regionali ai trasporti marittimi veloci in cui è coinvolto l' armatore Ettore Morace tra i suoi sponsor.

D' Ali ha reagito subito annunciando la sospensione della sua campagna, ma il giorno dopo ci ha ripensato e ha ripreso l' attività elettorale organizzando pure un comizio partecipato nell' ex piazza del mercato ittico nel centro storico di Trapani.

Neppure Fazio si è fermato. Per lui, dopo la revoca dei domiciliari, hanno parlato i componenti del comitato elettorale e delle cinque liste collegate: «Nulla è cambiato».

Fazio era stato sindaco per due mandati con il sostegno di D' Ali. Ma ora sono concorrenti. In campo anche il Pd che ha scelto da tempo di

puntare su Piero Savona. Ai nastri di partenza l' architetto Marcello Maltese, messo in pista dal Movimento Cinquestelle. E Giuseppe Marascia, esponente del movimento "Città a misura d' uomo".

mare monstrum. Oltre all' **armatore** Morace nei guai il deputato dell' Ars, Fazio. Indagato anche Crocetta

Quell' inchiesta che fa tremare anche la politica

Palermo. L'inchiesta che, il 19 maggio scorso, ha portato all' arresto dell' **armatore** Ettore Morace, del candidato a sindaco di Trapani Girolamo Fazio e del consulente della Regione Giuseppe Montalto, è stata avviata grazie alla denuncia di un dirigente regionale «leale e fedele». Così hanno definito Fulvio Bellomo il procuratore di Palermo Francesco Lo Voi e l' aggiunto Bernardo "Dino" Petralia. «Un funzionario - ha detto Petralia - che ha revocato un bando e che si è reso disponibile a dichiarare alla Procura tutto quello che era di interesse per l' indagine». Corruzione, turbata libertà degli incanti, violenza o minaccia a pubblico ufficiale, accesso abusivo ad un sistema informatico, rivelazione del segreto d' ufficio e installazione di apparecchiature atte a intercettare conversazioni telefoniche. Sono i reati che sono stati contestati, a vario titolo, nell' ambito dell' inchiesta dei carabinieri di Palermo e Trapani, che ha portato all' operazione "Mare Monstrum".

Attraverso i favori di Giuseppe Montalto, e del deputato regionale siciliano Girolamo Fazio l' **armatore** Ettore Morace avrebbe ottenuto «bandi su misura» per i collegamenti tra la Sicilia e le isole minori potendo contare su finanziamenti regionali gonfiati rispetto alle esigenze reali. Sia Fazio, candidato sindaco di Trapani, definito dal gip «stabilmente asservito a Morace», che l' **armatore**, sono stati accusati di corruzione. Nell' inchiesta sono finiti anche il sottosegretario ai Trasporti, Simona Vicari, che si è dimessa, ed il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta, indagato per concorso in corruzione. Leone Zingales.

LEONE ZINGALES

MALE I GRILLINI. Bassa l' affluenza alle urne, il 5,7% in meno delle scorse elezioni. Marascia non convince

A Trapani è sfida a tre, pochi voti dividono D' Ali, Fazio e Savona

Antonio Trama OOO Equilibrio come non mai. A Trapani, quando sono state scrutinate sette sezioni sulle settanta presenti su tutto il territorio comunale, i quattro candidati principali sono separati da poco meno di duecento voti, mentre i primi tre sono racchiusi in cento voti e, pertanto, si prospetta un ballottaggio tra i due più votati, in programma tra due settimane.

Mimmo Fazio, sostenuto da cinque liste civiche (Lista Fazio, Uniti per il Futuro, Progetto per Trapani, Udc - Trapani Tua e lo ci sono) è avanti con il 28,7% dei consensi, seguito dal senatore Antonio d' Ali (Forza Italia, Partito socialista e X la Grande Città) con il 27,4%. Bene, poi, anche Piero Savona, il candidato del Partito democratico ed appoggiato anche da due liste civiche, Trapani Svegliati e Cittadini X Trapani con il 24,3%. Più indietro, invece, Marcello Maltese, il candidato dei Cinque Stelle, fermo con il 18%, mentre l' ultimo è l' avvocato Giuseppe Marascia con l' 1,3%.

Una delle chiavi di lettura del voto era capire quanto Mimmo Fazio fosse riuscito a recuperare dopo la revoca degli arresti domiciliari, cui era stato destinato, in seguito all' operazione «Mare Monstrum» che ha fatto

luce sulle presunte corruzioni nel **trasporto marittimo**. Fazio, infatti, fino al giorno dell' arresto, il 19 maggio, sembrava il favorito, quantomeno per concludere avanti il primo turno.

L' arresto ha, indubbiamente, colpito la sua campagna elettorale, tanto che due aspiranti consiglieri avevano deciso di non appoggiarlo fino alla fine, così come due associazioni che, inizialmente, avevano sposato il suo programma elettorale. Quindi, dopo la revoca dei domiciliari, ha ripreso la campagna elettorale. In quest' ottica, quindi, diventa fondamentale poi andare a verificare il «voto disgiunto».

Il senatore Antonio d' Ali, sul quale grava una richiesta di soggiorno obbligato richiesta dalla Dda di Palermo in quanto ritenuto «socialmente pericoloso» per via dell' accusa di concor Antonio D' Ali-F.I. Psi, Per grande città so esterno in associazione mafiosa dal quale però è stato assolto sia in primo che in secondo grado, e Fazio condividono lo stesso elettorato, quello moderato di centrodestra che a Trapani è stato quasi sempre maggioranza e che non sbaglia un' elezione dal 1998. Ottenendo, in

- segue

media, sempre oltre il 60% dei consensi, conteggiando i voti dei partiti moderati, a prescindere, poi, dal candidato che questi decidevano di appoggiare.

Nei comitati elettorali, comunque, l'attesa è stata snervante. Anche per Mimmo Fazio -Lista per Fazio che lo spoglio è andato avanti molto a rilento. A parte il dato relativo all'affluenza, il 58%, poco più del 5% in meno rispetto a cinque anni addietro Marcello Maltese-Cinquestelle quando, però, si votò anche lunedì, infatti, i primi dati ufficiali sono arrivati soltanto dopo un paio di ore dalla chiusura dei seggi.

Chi spera è Piero Savona, il candidato del Partito democratico che, in questa tornata elettorale a Trapani, ha deciso di presentarsi da solo al giudizio degli elettori, considerato che Savona era appoggiato da tre liste: una quella ufficiale del Pd e due civiche.

Anche se, comunque, all'interno dei democratici questo appuntamento elettorale funge da «prova di forza» tra le due anime. Da un lato l'ala «renziana» che detiene la maggioranza nelle varie segreterie e, dall'altra, quella legata al deputato regionale Paolo Rug girello, il quale ha candidato tutti i suoi uomini fidati in un'unica lista, la civica «Cittadini X Trapani», con la quale il parlamentare trapanese intende superare, come numero di voti, quella ufficiale. Una prova di forza che potrebbe servire, in futuro, per cambiare i rapporti all'interno del partito.

Soprattutto in vista delle prossime elezioni regionali. Male, almeno fino alla settima sezione, i Cinque Stelle con Marcello Maltese. Non è servita la presenza di Beppe Grillo nella chiusura della campagna elettorale. I grillini, infatti, sono quarti, distanti anche dal possibile ballottaggio.

ANTONIO TRAMA

MANFREDONIA IN SERATA OSPITERÀ ANCHE LA FESTA DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE MARINAI, RESTERÀ IN RADA SINO A LUNEDÌ. I COMPITI ISTITUZIONALI DELLA NAVE

Arriva la «San Marco» della Marina militare previste visite a bordo



MANFREDONIA
Oggi l'arrivo
al porto della
nave «San
Marco»

MICHELE APOLLONIO

● **MANFREDONIA.** La nave «San Marco» della Marina militare italiana farà scalo a Manfredonia. L'arrivo è previsto per oggi, rimarrà in rada fino a domani. Ne ha dato notizia il presidente del gruppo di Manfredonia dell'associazione nazionale marinai d'Italia, Dino Salice. Al comando del capitano di vascello Pasquale Perrotta, sulla «San Marco» alzerà le insegne l'ammiraglio Donato Marzano, comandante in capo della squadra navale italiana.

La visita a Manfredonia della «San Marco» si aggiunge alla lunga serie di presenze nelle acque del golfo di navi della Marina militare italiana. «A testimonianza» annota il pre-

sidente Salice, già luogotenente della Marina «dei forti e intensi legami tra il popolo sponitino e la Marina italiana testimoniata da una nutrita presenza di concittadini tra le fila del Corpo molti dei quali arrivati ai suoi vertici. In questa occasione avremo il piacere di avere ospiti a bordo l'ammiraglio Salvatore Vitello, comandante della terza divisione navale, il nostro concittadino ammiraglio Matteo Bisceglia, direttore nazionale degli armamenti navali, il concittadino contrammiraglio Pasquale Guerra, comandante del centro addestramento aeronavale della marina militare, il contrammiraglio Giuseppe Mell direttore marittimo della regione Puglia-Basilicata Jonica, oltre naturalmente al comandante della Capitoneria

di porto di Manfredonia, capitano di fregata Nicola Latinista».

La nave «San Marco» è una delle unità di punta della flotta navale italiana. È la seconda nave della classe «San Giorgio» varata nel 1967. Il suo abituale porto di assegnazione è la base navale di Brindisi. L'unità è stata progettata nelle sue linee essenziali, per svolgere attività di trasporto di personale, mezzi materiali sia in porti attrezzati sia in zone sprovviste di porti o con attrezzature portuali limitate/disastrate e sia in littorali isolati idonei per le operazioni di sbarco. È definita una «lpd» (landing platform dock), cioè una unità da trasporto anfibia dotata di bacino allagabile, designata per sbarcare truppe d'assalto an-

fimo in operazioni di protezione di potenza dal mare. L'unità può essere infatti facilmente adattata per compiti tipo assistenza sanitaria (medica e logistica), trasporto di veicoli speciali (cucine, ospedali da campo, generatori di corrente, container), evacuazione della popolazione civile via mare e via elicotteri. In vista di tale impiego è stata realizzata anche con fondi della Protezione civile con il contributo del ministero dell'Interno.

Per l'occasione la festa dell'Anni si svolgerà a bordo della «San Marco», questa sera. Sono previste visite del pubblico che potrà raggiungere la nave in rada con i tender della nave stessa con imbarco al molo di ponente.

Marina di Rovigno pronto nel 2018

Il cantiere si ferma ma la struttura resta chiusa per quest' estate Quasi 200 gli ormeggi previsti. L' Aci investe 14 milioni di euro

di Andrea MarsanichwROVIGNOProcedono a ritmo spedito i lavori per la costruzione del nuovo marina a Rovigno, in Istria, che prenderà il posto del vecchio porticciolo che non riusciva più a rispondere alle esigenze di un mercato sempre più agguerrito ed esigente. Il marina dell' Aci dovrebbe essere pronto all' inizio della stagione turistica 2018: comporterà per la compagnia abbaziana un investimento di circa 105 milioni di kune, ossia oltre 14 milioni di euro. Per l' Aci, fondata nel 1983 e proprietaria di 21 porticcioli in Istria, Quarnero e Dalmazia, si tratta del più cospicuo investimento per un singolo marina sostenuto negli ultimi anni. La nuova struttura - dicono gli esperti dopo aver analizzato il progetto - avrà l' impatto visivo migliore rispetto alle consorelle delle coste croate dell' Adriatico. Il marina roviginese potrà contare su un design ultramoderno, con numerosi servizi di alta qualità, non ultima l' offerta in campo ristorativo. Accanto sorgerà anche il rinnovato hotel di lusso, in cantiere a cura della Maistra. Tornando al marina, i lavori a mare sono stati affidati all' azienda Pomgrad, quelli di terra alla Strabag: le aziende operano in modo coordinato per evitare intoppi e ritardi, visto che a breve uomini e mezzi si dovranno fermare per l' alta stagione turistica rimettendosi poi in marcia il primo settembre. Il nuovo marina metterà a disposizione 192 ormeggi per imbarcazioni di lunghezza media 18 metri (prima erano 11), mentre gli armatori potranno contare su un pescaggio fino a 4,5 metri. In pratica il vecchio impianto sarà totalmente rivisitato: gli interventi di miglioria riguarderanno anche diga frangiflutti e banchina. «La costruzione - ha rilevato il direttore generale dell' Aci Kristijan Pavic - rappresenta un passo avanti nel miglioramento dello standard nel settore del **turismo nautico** in Croazia. L' aspetto, le soluzioni tecnologiche, i servizi formeranno un tutt' uno di cui i diportisti beneficeranno a piene mani, e Rovigno rappresenterà una **destinazione nautica** d' eccellenza». Pavic ha precisato che quest' anno l' Aci (che conta 350 dipendenti) investirà complessivamente 140 milioni di kune (quasi 19 milioni di euro) nel miglioramento dei suoi 21 marina, che hanno in totale 5.300 posti barca e ulteriori 900 per il rimessaggio a secco. «Gli interventi maggiori riguarderanno il marina di Ragusa, dove sono già stati approntati due travel lift con una capacità rispettivamente di 60 e 130 tonnellate. La loro entrata in funzione garantisce nella Dalmazia meridionale servizi tecnici per natanti di grosse dimensioni.

Opere di miglioria - ha chiuso Pavic - saranno portati a termine pure negli scali di Curzola, Vodizze e Cherso».

Cinque Terre, arriva la **tassa di sbarco**

Un euro a persona da destinare ad interventi per il turismo e ai servizi pubblici

LA SPEZIA. Arrivi in battello alle Cinque Terre? Paghì una **tassa di sbarco**. È quanto hanno deciso in questi giorni il Parco nazionale e i Comuni dei cinque borghi, ancora al lavoro per stabilire i tempi di applicazione e l'importo del ticket, che potrebbe essere di un euro a persona. La **tassa**, che alle Cinque Terre si aggiunge all'imposta di soggiorno, ai biglietti ferroviari che costano 4 euro a tratta per i non residenti in Liguria e ai ticket di ingresso al Parco, servirà all'ente e ai Comuni di Monterosso, Vernazza e Riomaggiore per finanziare interventi in materia di turismo, beni culturali e ambientali e servizi pubblici locali.

La **tassa di sbarco**, che dovrà essere applicata dai battellieri del "Consorzio Marittimo Turistico Cinque Terre Golfo dei Poeti", è prevista dal regolamento ministeriale entrato in vigore ad inizio 2016, e proprio lo scorso anno era già stata discussa e contestata dai battellieri che, avevano avviato un ricorso al Tar della Liguria per bloccare la decisione. L'azione legale era stata poi superata dai vertici del Parco e dalle tre amministrazioni con una convenzione che dava ai marittimi l'opportunità di vendere la "Carta Blu", ovvero i loro biglietti giornalieri al prezzo di 30 euro, con una maggiorazione di circa cinque euro da versare al Parco stesso. L'operazione non ha avuto successo perché nelle casse dell'ente con sede a Manarola sono entrati soltanto 6 mila euro, una cifra definita "ridicola" da Emanuele Moggia, sindaco di Monterosso e presidente della Comunità del Parco, e che nei giorni scorsi ha formalmente chiesto al consiglio dell'ente di **revocare la convenzione**, per applicare invece il regolamento ministeriale che prevede appunto la **tassa di sbarco**.

Oltre alla mancata riuscita dal punto di vista economico finanziario, a fare scattare la revoca dell'intesa è stato soprattutto il fatto che i battellieri hanno più volte infranto il regolamento dell'area marina protetta. «La convenzione ci era parsa una buona forma di collaborazione per finanziare interventi legati alla sicurezza, al settore turistico e allo stesso tempo garantire il rispetto dell'ambiente e dell'ecosistema marino -dice Patrizio Scarpellini direttore del Parco- Ma quello che ha fatto decadere l'intesa è soprattutto il fatto, da parte dei battellieri, di non aver rispettato il regolamento ministeriale che per qualsiasi inosservanza prevede appunto la cessazione degli accordi. I battellieri hanno commesso diverse infrazioni, sanzionate dalla Capitaneria di Porto, che vanno dai mancati permessi alla navigazione, al mancato blocco dello scarico a mare per i servizi igienici, al non rispetto delle velocità e delle distanze dalla costa. I battellieri ovviamente intraprenderanno le loro azioni legali, ma per gli enti

del territorio la decisione è quella della **tassa**, che potrebbe essere di un euro a persona e ci permetterà di ricavare risorse da reinvestire sul territorio».

Il Consorzio marittimo "Cinque Terre Golfo dei Poeti" è l'unico a svolgere il servizio di collegamento tra Spezia e le Cinque Terre e dall'inizio della stagione turistica, dai primi di aprile fino alla fine di ottobre, trasporta oltre cinquecento persone al giorno, un numero di visitatori che, sborsando un euro a biglietto, potrebbe portare al territorio delle Cinque Terre circa centomila euro all'anno.

PATRIZIA SPORA

Al voto per governare una comunità di 14434 residenti in sei delle sette isole dell' arcipelago eoliano

Lipari, tre ostacoli sulla strada del bis di Giorgianni

Russo, Lo Cascio e Rizzo rappresentano la discontinuità politica. Molti riposizionamenti rispetto al 2012

Salvatore Sarpi lipari Sono 12.321 gli elettori del Comune di Lipari - che governa anche le isole di Vulcano, Stromboli, Alicudi, Filicudi e Panarea, complessivamente 14434 residenti - chiamati domani alle urne per eleggere il sindaco e sedici consiglieri comunali. Infatti, rispetto alle ultime Amministrative del 2012, 4 scranni in meno in Consiglio. A chiedere la fiducia del corpo elettorale sono i candidati a sindaco Marco Giorgianni (49 anni), Pietro Lo Cascio (49), Francesco "Ciccio" Rizzo (42) e Antonino "Nuccio" Russo (69). A supportarli vi sono le rispettive liste d' appoggio che vedono in campo 60 aspiranti consiglieri.

Tra questi vi sono 10 consiglieri uscenti e quattro assessori che, in vari momenti, hanno fatto parte della Giunta Giorgianni. Il candidato più "anziano" è il 73enne Angelo Savasta (Nuccio Russo sindaco). La più giovane è la 22enne Rosellina Neri (La Sinistra-Lo Cascio sindaco).

Per quanto concerne la corsa alla poltrona di sindaco si tratta per tre quarti di uno "scontro" già "andato in onda" nel 2012 quando ad avere la meglio su due candidati anche oggi in lizza (Rizzo e Lo Cascio) e su altri due (Ersilia Pajno e Gianfranco Grasso) fu Giorgianni che riportò 3693 voti. A proposito del

"collegamento" con le Amministrative del 2012 saltano all' occhio i "cambi di fronte". Il candidato sindaco Antonino "Nuccio" Russo allora, scese in campo con la lista "Art.1" che appoggiava Giorgianni. Hanno fatto il "percorso inverso" Ersilia Pajno, allora antagonista del sindaco uscente, oggi suo assessore designato, e Giuseppe Finocchiaro che, dopo essere stato tra i banchi dell' opposizione, prova a tornare in Consiglio con la lista "Fiducia e futuro" che sostiene Giorgianni. Infine, tra i candidati a sindaco nel 2012 vi era Gianfranco Grasso: oggi nella lista "Fiducia e futuro", che sostiene il primo cittadino uscente, vi è il figlio Giuseppe.

La campagna elettorale, che si è conclusa ieri, è stata tutto sommato tranquilla e, dopo una prima parte sviluppatasi sui social, si è spostata negli ultimi dieci giorni nelle piazze, anche delle isole minori. Interessanti anche le tavole rotonde nel corso delle quali i candidati a sindaco hanno avuto la possibilità di confrontarsi. Tra queste quella organizzata da Confesercenti Messina, attraverso la delegazione di

- segue

Lipari.

Per tornare agli aspiranti alla poltrona di sindaco vi è da sottolineare Giorgianni ha chiesto all' elettorato la riconferma per dare continuità al mandato ricevuto nel 2012 e per concretizzare tutta una serie di iniziative: alcune già in itinere, altre sul "piede di partenza". Ha, inoltre, sottolineato come la futura amministrazione potrà godere del "tesoretto" derivante dal ticket di sbarco, da lui fortemente voluto. Lo Cascio, Rizzo e Russo, seppure con motivazioni e progetti diversi, hanno chiesto all' elettorato una decisa rottura con il passato recente e non hanno lesinato critiche all' operato dell' amministrazione uscente.

Tutti, con termini più o meno diversi, hanno parlato di "periodo buio" e proposto le proprie "ricette" per una ripresa sia dell' attività economica che della vita amministrativa dell' Ente. Sanità, portualità, trasporti, destinazione ticket di sbarco, iniziative culturali anche a sfondo turistico, imposizione fiscale, rifiuti e destagionalizzazione del turismo i temi principali.

Nella giornata di avant' ieri, Rizzo ha infine reso nota la squadra di esperti disposti a collaborare con lui in caso di vittoria, eccoli: Sandro Biviano, Massimo Biviano, Stefano Bonica, Diego Fusaro, Victor Luis Gutierrez Castillo, Bartolo Profilio, Gianluca Trifirò. E individuati alcuni delegati di frazione: Fabrizio Acquaro, Filicudi; Anna Baratta Virgona, Alicudi; Antonello Cincotta, Pianoconte; Giuseppe Di Lillo, Panarea; Girolamo Saltalamacchia, Acquacalda.

SALVATORE SARPI

La "Madrid Maersk" sbarca ad Anversa

Genova - Un nuovo record è stato segnato venerdì dal porto di Anversa. Sulla banchina Deurganck ha attraccato la Madrid Maersk, portacontainer da oltre 20 mila teu con una lunghezza di 399 metri. Si tratta della nave più grande che abbia mai attraccato nel porto di Anversa. Per movimentare la merce saranno impiegato circa 300 portuali che caricheranno e scaricheranno 7 mila contenitori. La nave opera all'interno del servizio AE2 e solcherà il mare in direzione di Rotterdam.

The Medi Telegraph

DP World acquisisce la società di servizi portuali Reyser

Genova - P&O Maritime (sussidiaria di DP World) ha acquisito l'azienda spagnola di servizio portuali Reyser da Berge y Cia. L'operazione vale 475 milioni di dollari. Reyser ha una flotta di 151 navi, compresi 20 rimorchiatori, 53 unità di supporto, 5 barche e 73 unità di controllo ambientale. L'azienda ha un accordo di lungo termine con 10 porti spagnoli e due terminal Lng in Canada e nell'isola di Trinidad.