

## INDICE



### Dai Porti:

#### Venezia:

**"...Grimaldi riporta i traghetti per la Grecia a Venezia..."**

(Il Sole 24 Ore, Il Gazzettino)

**"...Adriaterminal e Monfalcone rifiutati dai traghetti greci..."** (Il Piccolo)

**"...Porti: collegamento Grecia trasferito da Trieste a Venezia..."**

(Ansa, The MediTelegraph)

#### Genova:

**"...«Infrastrutture e logistica per rilanciare Genova e la Liguria»..."**  
(L'Avvisatore Marittimo)

**"...Porto Petrolio, il Tar della Liguria "boccia" la cooperativa Santa Barbara..."** (Il Secolo XIX, The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo)

**"...Ferrovie e traffici marittimi, Genova alza la voce: Recuperare i ritardi..."** (Il Secolo XIX)

#### Livorno:

**"...«Caro Presidente, ti scrivo dalle banchine»..."** (Il Tirreno)

**"...Authority, l'attesa senza fine Sembra tutto deciso, eppure... ..."**

(Il Tirreno)

**"...Anno cruciale sul fronte lavoro Tutte le emergenze da risolvere..."**  
(La Nazione Livorno)

**"...Raccolta di firme per sbloccare la gara sui bacini..."**

(La Nazione Livorno)

**"...Un super-tavolo costiero per firmare l'«armistizio» sulle porte vinciane..."** (La Nazione Livorno)

#### Napoli:

**"...Adsp Napoli, via lebera al Comitato..."** (Il Sole 24 Ore)

**"...Napoli Porto: completato il Comitato di Gestione dell'Adsp. L'insediamento il 13 gennaio 2017..."** (L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)

**"...Authority, De Luca nomina Iavarone completato il comitato portuale..."** (Il Mattino)

**"...Napoli, ecco i nomi del board del porto..."** (The MediTelegraph)

**"...Napoli, un marittimo respinto e un altro arrestato su nave tunisina..."** (The MediTelegraph)

#### Messina:

**"...Assemblea popolare per liberare la città dai TIR..."**

(Ilcittadinodimessina.it, TempoStretto)

## Grimaldi rilancia su Venezia

A partire da oggi, il gruppo Grimaldi porterà da Trieste a Venezia i collegamenti misti merci/passeggeri tra l'Italia e la Grecia. La ragione del ritorno a Venezia del collegamento (da dove nel 2012 era stato spostato) è dovuta alla riorganizzazione dello scalo triestino che ha reso i traffici passeggeri non più compatibili con la movimentazione dei container. Venezia verrà quindi inclusa

nell'itinerario Ancona-Igoumenitsa-Patrasso, attualmente servito quotidianamente dalle navi Cruise Europa (nella foto) e Cruise Olympia. Grimaldi Euromed, società del gruppo proprietaria delle due navi gestirà direttamente il collegamento, mentre Minoan Lines, altra società del gruppo, sarà agente generale in Grecia nonché partner in alcuni servizi di bordo.



## TRASPORTI

Venezia scippa  
a Trieste  
i traghetti  
per la Grecia

Rosa  
a pagina 14

## IL PRESIDENTE

«Una scelta fatta per mitigare  
le spese ma che è anche il frutto  
di investimenti del passato»

TRASPORTI Il gruppo partenopeo lascia  
dopo quattro anni il porto di Trieste

LE ROTTE Cruise Europa e Cruise Olympia  
serviranno Ancona, Igoumenitza e Patrasso

I lavori al giuliano  
Molo VII portano  
i super ferry  
in Laguna

# Grimaldi riporta i traghetti per la Grecia a Venezia

Raffaele Rosa

MESTRE

Il motivo principale sono i lavori di ampliamento degli spazi per i container del terminal al Molo VII del porto di Trieste ma se la Grimaldi da oggi torna a Venezia con i suoi collegamenti misti merci/passeggeri tra l'Italia e la Grecia c'è anche un motivo logistico, strategico e squisitamente di valutazione imprenditoriale. Una teoria che conferma anche Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, che ritiene la scelta del gruppo partenopeo un riconoscimento all'offerta che Venezia e Fusina propongono con le loro nuove infrastrutture e la logistica. Grimaldi Euromed torna, dunque, a Venezia dopo quattro anni e da oggi, primo giorno di servizio delle nuove rotte, il porto lagunare verrà incluso nell'itinerario Ancona-Igoumenitza-Patrasso, attualmente servito quotidianamente dalle navi Cruise Europa e Cruise Olympia. Il gruppo partenopeo, inoltre, gestirà direttamente il collegamento Venezia-Ancona-Igoumenitza-Patrasso mentre Minoan Lines, altra

società del Gruppo, sarà agente generale in Grecia nonché partner in alcuni servizi di bordo.

Con una capacità di carico di circa 3.000 metri lineari di merce rotabile nonché di 3.000 passeggeri e 215 auto al seguito, le Cruise Europa e Cruise Olympia sono i cruise ferry più grandi nel Mediterraneo e attraverso il potenziamento dei collegamenti da e per Venezia, viene confermata l'importanza strategica dello scalo lagunare nella rete di autostrade del mare che il Gruppo Grimaldi sta sviluppando negli ultimi anni. Secondo la stessa compagnia partenopea Venezia ricopre, infatti, sempre di più il ruolo di piattaforma logistica ideale nell'Alto Adriatico per i traffici di merci tra il Nord Italia, il Nord e Centro Europa ed il Mediterraneo Orientale. «Sta diventando sempre più evidente il modello di trasporto e logistica che la

nuova realtà portuale veneziana è in grado di soddisfare - è il commento di Paolo Costa -. In tempi in cui la domanda è quella che è, soprattutto dal 2008 ad oggi, ogni soggetto imprendito-



**GRIMALDI**  
Uno dei  
traghetti del  
gruppo  
partenopeo che  
controlla anche  
la Minoan e ha  
riaperto la linea  
tra Venezia e la  
Grecia

riale come la Grimaldi fa i suoi conti e osserva che se passi per Venezia, minimizzi i costi di trasporto e si rende conto che se vuoi arrivare a Monaco, noi siamo nel posto giusto. Gli operatori di ieri erano abituati a puntare su La Spezia, Genova o Capodistria mentre a Trieste per Minoan c'era un'economia di scala più vantaggiosa. Adesso al mercato serve più efficienza e gruppi come Grimaldi sfruttano questo investimento dell'autostrada del mare di Fusina per il loro tipo di business». Venezia, dunque, raccoglie i frutti di un investimento di anni. «Mi pare che avere immaginato di puntare su Fusina e su una infrastruttura indipendente abbia avuto una sua logica - prosegue il presidente Costa -. Lo snodo intermodale che rappresenta il nostro porto commerciale consente di veder trasferiti i rimorchi e i container direttamente su rotaia per arrivare fino a Rotterdam, Francoforte e pure Lubeca e Rostock creando un corridoio che se chi prenderà il mio posto sarà in grado di sfruttare a dovere, porterà solo benefici a Venezia».

© riproduzione riservata



**PAOLO COSTA** Porto di Venezia

## Adriaterminal e Monfalcone rifiutati dai traghetti greci

*Brucia l' addio dato a Trieste dalla Minoan e il dirottamento della linea a Venezia Il presidente dell' Authority D' Agostino: Ma noi puntiamo su ro-ro, treni e crociere*

di Silvio Maranzana L' Adriaterminal in Porto vecchio come soluzione transitoria in attesa di attrezzare definitivamente l' ormeggio di Monfalcone: era questa l' alternativa al Molo Settimo che l' Authority di Trieste e Trieste terminal passeggeri avevano proposto a Grimaldi Group per indurlo a non dirottare a Venezia i traghetti per la Grecia di Minoan lines.

La trattativa però si è consumata rapidamente. I vertici del gruppo partenopeo, proprietario della compagnia greca di cui è vicepresidente il greco-triestino Michael Hatzakis, hanno subito ritenuto l' alternativa poco adeguata data anche l' assenza in questi siti di una stazione marittima e hanno preso al volo l' occasione per il drastico trasferimento. Il giorno seguente alla diffusione della notizia confermano l' estremo tentativo fatto per non perdere il traffico sia Zeno D' Agostino presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico orientale che Mario Sommariva, segretario generale.

Nessuno può essere felice in una situazione di questo genere - spiega D' Agostino - ma non avevamo scelta. L' ormeggio 57 alla radice del Molo Settimo dal quale fino al mese scorso partivano i traghetti per la Grecia doveva assolutamente venir liberato in quanto rientra nella nuova concessione di 60 anni di Trieste marine terminal (Maneschi e Msc ognuno al 50%, ndr.) e si trova tra gli spazi riservati ai container e la piastra ferroviaria di Campo Marzio in un' area cruciale per l' intermodalità, settore sul quale stiamo puntando fortissimamente. Va ricordato che Tmt ha ottenuto la concessione a fronte di un piano di investimenti per l' ampliamento e il rafforzamento della banchina di 188 milioni di euro. Per quanto riguarda l' Adriaterminal, anche se il responso definitivo non può che venire dall' applicazione sul campo - specifica Sommariva - avevamo fatto anche degli studi di manovra che facevano presumere la possibilità di utilizzare quell' area del Porto vecchio nonostante la presenza della Diga. L' ormeggio da utilizzare - aggiunge Franco Napp, amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri - potrebbe essere il 14 (è quello lungo la banchina del Molo Secondo, ndr.), dove il pescaggio è più che sufficiente ed è più riparato dalla bora. Qui noi di Ttp (società della quale il presidente è D' Agostino) saremmo disponibili a gestire una linea per la Grecia, cosa invece non fattibile né al Molo Quarto che ha misure inadeguate, né alla Marittima sulle Rive sia per il traffico di camion, ma ancor più per il fatto che ormai la Marittima è deputata in toto alla crociere.

## -segue

---

Una morte annunciata - la definisce l' assessore comunale Maurizio Bucci - ma con alla base errori non umani, bensì diabolici, dal momento che è la seconda volta che i traghetti greci abbandonano Trieste, e sempre per lo stesso problema: l' inadeguatezza del terminal.

Ma voglio pensare positivo - afferma - e prefigurare il forte ritorno di immagine che Trieste avrà a breve il 31 marzo quando partirà da qui la Majestic Princess, costruita a Monfalcone: colosso di 143mila tonnellate con 4.200 passeggeri a bordo.

La nostra vocazione - è l' opinione di D' Agostino - è di puntare sui traghetti merci e di potenziare ancor di più i collegamenti ferroviari con l' Europa.

Quanto ai passeggeri, lo sviluppo che tentiamo di perseguire è nel settore delle crociere che creano un indotto ben superiore a quello derivante dagli stessi traghetti: in quest' ultimo caso infatti i turisti arrivano in auto e salgono direttamente a bordo senza lasciare pressoché nulla sul territorio.

I collegamenti con la Grecia non sono però stati recisi del tutto in quanto va ricordato che i traghetti turchi della Ekol che arrivano al terminal Emt sul Molo Sesto fanno scalo anche nel porto greco di Lavrio. Allo Scalo Legnami, gestito dalla Gct, resiste invece il traghetto settimanale per l' Albania. Opposto il discorso che riguarda i traghetti per la Turchia che continuano a vivere fasi di espansione grazie soprattutto ai terminal di Samer e di Parisi, entrambi ormai a maggioranza turca.

RIPRODUZIONE RISERVATA.

SILVIO MARANZANA

## Porti: collegamento Grecia trasferito da Trieste a Venezia

(ANSA) - TRIESTE, 2 GEN - I traghetti della Compagnia Minoan per la Grecia dal porto di Trieste dopo quattro anni partiranno, da domani, da Venezia. Invariati, invece, gli altri scali: Cruise Europa e il Cruise Olympia faranno scalo come sempre ad Ancona, Igoumenitsa e Patrasso.

La ragione del ritorno a Venezia del collegamento (da dove nel 2012 era stato trasferito) è dovuta a una riorganizzazione dello scalo triestino, come spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Trieste, Zeno D'Agostino. "Nessuno è felice di perdere un servizio ma ci sono visioni strategiche del porto che prevedono la necessità di liberare l'area dove oggi attracca la Minoan". Il Molo 57, in concessione per 60 anni al Molo VII, è destinato all'espansione del terminal container. "In altre situazioni - prosegue D'Agostino - avremmo modificato il Piano regolatore esistente, ma quell'area è fondamentale per la connessione tra area container e Campo Marzio".

Inutili i tentativi di trasferire altrove l'ormeggio Minoan: né la proposta del Porto Vecchio, dall'altra parte della città, né di Monfalcone (Gorizia) ha soddisfatto la compagnia greca (di proprietà della partenopea Grimaldi). Ha anche "prevalso - dice al quotidiano triestino Il Piccolo Michael Hatzakis, vice presidente di Minoan Lines - la prontezza di Venezia".

Una soluzione "amichevole - precisa ancora D'Agostino - e che comunque rientra anche in una armonizzazione delle attività dei porti del Nord Adriatico. Venezia e Trieste hanno ambiti diversi di specializzazioni". (ANSA).

# The MediTelegraph

---

## Minoan trasferisce i traghetti per la Grecia da Trieste a Venezia

Trieste - La ragione del ritorno in Veneto del collegamento (da dove nel 2012 era stato trasferito) è dovuta a una riorganizzazione dello scalo triestino.

Trieste - I traghetti della compagnia Minoan per la Grecia dal porto di Trieste dopo quattro anni partiranno, da domani, da Venezia. Invariati, invece, gli altri scali: Cruise Europa e il Cruise Olympia faranno scalo come sempre ad Ancona, Igoumenitsa e Patrasso. La ragione del ritorno a Venezia del collegamento (da dove nel 2012 era stato trasferito) è dovuta a una riorganizzazione dello scalo triestino, come spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Trieste, Zeno D'Agostino. «Nessuno è felice di perdere un servizio ma ci sono visioni strategiche del porto che prevedono la necessità di liberare l'area dove oggi attracca la Minoan».

Il Molo 57, in concessione per 60 anni al Molo VII, è destinato all'espansione del terminal container. «In altre situazioni - prosegue D'Agostino - avremmo modificato il Piano regolatore esistente, ma quell'area è fondamentale per la connessione tra area container e Campo Marzio». **Inutili i tentativi di trasferire altrove l'ormeggio Minoan:** né la proposta del Porto Vecchio, dall'altra parte della città, né di Monfalcone (Gorizia) ha soddisfatto la compagnia greca (di proprietà della partenopea Grimaldi). Ha anche «prevalso - dice al quotidiano triestino Il Piccolo Michael Hatzakis, vice presidente di Minoan Lines - la prontezza di Venezia». Una soluzione «amichevole - precisa ancora D'Agostino - e che comunque rientra anche in una armonizzazione delle attività dei porti del Nord Adriatico. Venezia e Trieste hanno ambiti diversi di specializzazioni».

## «Infrastrutture e logistica per rilanciare Genova e la Liguria»

Nel nostro Paese che non è ancora assolutamente uscito dalla crisi e che malgrado le illusioni di qualcuno, oggi è più debole di cinque anni fa sia sulla scena politica internazionale che sulla scena economica globale, la Liguria e il Piemonte, anche se qualcuno non se ne è accorto, da anni crescono meno della media nazionale e quindi i problemi del lavoro e delle difficoltà sociali e più alto è sentito che nel passato. Ma Genova e la Liguria hanno alcune potenzialità sin qui non sfruttate che potrebbero costituire la base della ripresa non solo della Regione ma dello stesso Paese. Il punto è che qui forse più che da altre parti non si riesce a fare sistema attorno a un programma di rilancio anche perché qui il disincanto e il pessimismo sono più forti che altrove. Purtroppo questa è una storia che si ripete. Conosco a memoria le pagine 202 e 203 del libro di Rosario Romeo sulla vita di Cavour dove si spiega come già allora ci fosse disincanto e pessimismo. Le maggiori potenzialità di Genova e della Liguria sono indubitabilmente la bellezza del suo territorio, che bisognerebbe assolutamente smettere di rovinare, e il suo sistema portuale. La globalizzazione indurrà tanti

cambiamenti, che speriamo gli organismi internazionali riescano a governare meglio, ma due settori saranno sicuramente in costante crescita: il turismo e lo scambio delle merci e dei servizi. In questa ottica turismo e logistica diventeranno due grandi motori di sviluppo su cui il nostro Paese e la Liguria debbono fare molto di più. Il GAP infrastrutturale oggi è il maggiore ostacolo a una forte crescita del turismo e della logistica. Gli investimenti nel porto, nei collegamenti tra il porto e il Gottardo, il collegamento veloce con Torino e Firenze sono le priorità delle priorità. Turismo e logistica sono due settori ad alta intensità di lavoro, due settori su cui Germania, Belgio e Olanda hanno puntato negli anni 90 e che hanno consentito loro di gestire bene la ristrutturazione industriale. Chi ha bloccato la realizzazione del Terzo Valico, chi ha frenato e frenato gli investimenti nel porto di Genova, chi ha bloccato la costruzione della Gronda autostradale ha delle responsabilità politiche e sociali pesanti. A queste persone non io ma i liguri dovranno chiedere conto.

**Mino Giachino**  
(presidente Saimare)

L'intervento completo sul sito  
[www.themeditelgraph.it](http://www.themeditelgraph.it)

### Porto Petroli, il Tar della Liguria "boccia" la cooperativa Santa Barbara

GENOVA. Il Tar della Liguria ha assegnato alla Porto Petroli il secondo round nel contenzioso che oppone il terminal petrolifero e la Capitaneria di porto alla cooperativa Santa Barbara, titolare del servizio antincendio nello scalo, ma anche socio di minoranza della stessa Porto Petroli. La diatriba riguarda il regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli, ma il giudice nella sua sentenza tocca anche altri aspetti contestati, come la questione se la cooperativa svolga o meno il proprio servizio in regime di monopolio. L'ordinanza della Capitaneria che introduce il regolamento di polizia portuale è la numero 21 del 10 febbraio 2015. La novità sostanziale del testo è che porta l'attività del terminal sotto la normativa Seveso invece dell'articolo 272 del Codice dell'ambiente (impianti e attività in deroga), a cui faceva riferimento il regolamento precedente.

## Porto Petroli, il Tar bocchia Santa Barbara Genova - Respinto il ricorso della cooperativa. Vianello: «Così il terminal è più esposto al rischio chiusura».

Genova - Il Tar della Liguria ha assegnato alla Porto Petroli il secondo round nel contenzioso che oppone il terminal petrolifero e la Capitaneria di porto alla cooperativa Santa Barbara, titolare del servizio antincendio nello scalo, ma anche socio di minoranza della stessa Porto Petroli. La diatriba riguarda il regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli, ma il giudice nella sua sentenza tocca anche altri aspetti contestati, come la questione se la cooperativa svolga o meno il proprio servizio in regime di monopolio. **L'ordinanza della Capitaneria di porto che introduce il regolamento di polizia portuale è la numero 21 del 10 febbraio 2015.** La novità sostanziale del testo è che porta l'attività del terminal sotto la normativa Seveso invece dell'articolo 272 del Codice dell'ambiente (impianti e attività in deroga), a cui faceva riferimento il regolamento precedente. Il ricorso è limitato alla parte in cui viene abrogata la precedente disciplina del servizio integrativo antincendio a terra. Il giudice, che aveva già emesso un'ordinanza nell'agosto 2015 in cui riconosceva l'esistenza di un conflitto negativo di competenze fra autorità portuale e marittima su chi debba produrre il regolamento, la settimana scorsa ha però respinto il ricorso della Santa Barbara perché questa non è soggetto legittimato a presentarlo: «La circostanza - scrive il giudice nella sentenza - che la società Santa Barbara s.r.l. sia una presenza stabile nell'ambito del porto petroli di Genova ed operi in una condizione di mercato di sostanziale monopolio» non «vale a fondare una posizione "giuridica" differenziata, che come tale la legittimi autonomamente a ricorrere». Una precisazione, quella sul sostanziale monopolio, che non è piaciuta a Mauro Vianello, presidente della cooperativa: «Il giudice sbaglia se dice che operiamo in monopolio. L'autoproduzione del servizio antincendio è possibile da vent'anni nel porto di Genova». **Secondo Vianello, la sentenza del Tar «non è importante, non comporta pregiudiziali sulla sicurezza nello scalo», anche se la mancanza di una decisione prolunga il vuoto normativo provocato dal conflitto di competenze fra Capitaneria e Autorità portuale.** Allo stato attuale, in base all'ordinanza dell'agosto 2015, per quanto riguarda l'antincendio resta valido il vecchio regolamento. Sullo sfondo c'è una divergenza di vedute fra la Santa Barbara, socio di minoranza, e i vertici della Porto Petroli, il presidente Maurizio Maugeri e il direttore generale Alfredo De Felice. «Non vogliamo - ha spiegato Vianello a "L'Avvisatore marittimo" - fare polemica, perché non è in questione la sicurezza del porto. Ma riteniamo che la strategia del management di appoggiare il passaggio sotto la direttiva Seveso sia sbagliata». Il cambiamento è sostanziale: mentre prima, con l'articolo 272, il controllo spettava soltanto alla Capitaneria di porto, adesso con la Seveso sono coinvolti Capitaneria, vigili del fuoco, Arpal, Regione. «Il terminal è in mezzo alle case. Al minimo problema che si dovesse verificare, il porto petroli di Genova farebbe la fine delle acciaierie di Taranto. In un attimo potrebbe chiudere tutto. Io avrei preferito che si continuasse a utilizzare la 272, loro hanno scelto la Seveso». **La cooperativa Santa Barbara non ha ancora scelto come rispondere alla sentenza.** «Decideremo con i nostri legali se andare avanti o se questa sentenza chiude la questione almeno per quanto ci riguarda e fermo restando che il conflitto di competenze rimane. Noi abbiamo vinto il primo round nel 2015, loro il secondo. Ma ci tengo a sottolineare che la questione non riguarda l'affidamento del servizio di guardiafuochi. Continueremo a lavorare per la Porto Petroli, come previsto dal piano di sicurezza del terminal, che ha recepito le indicazioni della Ctr, l'organo di competenza regionale di cui fanno parte anche i vigili del fuoco».

# Porto Petroli, il Tar boccia Santa Barbara

*Vianello: «Così il terminal è più esposto al rischio chiusura»*

Il Tar della Liguria ha assegnato alla Porto Petroli il secondo round nel contenzioso che oppone il terminal petrolifero e la Capitaneria di porto alla cooperativa Santa Barbara, titolare del servizio antincendio nello scalo, ma anche socio di minoranza della stessa Porto Petroli. La diatriba riguarda il regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli, ma il giudice nella sua sentenza tocca anche altri aspetti contestati, come la questione se la cooperativa svolga o meno il proprio servizio in regime di monopolio. L'ordinanza della Capitaneria di porto che introduce il regolamento di polizia portuale è la numero 21 del 10 febbraio 2015. La novità sostanziale del testo è che porta l'attività del terminal sotto la normativa Seveso invece dell'articolo 272 del Codice dell'ambiente (impianti e attività in deroga), a cui faceva riferimento il regolamento precedente. Il ricorso è limitato alla parte in cui viene abrogata la precedente disciplina del servizio integrativo antincendio a terra. Il giudice, che aveva già emesso un'ordinanza nell'agosto 2015 in cui riconosceva l'esistenza di un conflitto negativo di competenze fra autorità portuale e marittima su chi debba produrre il regolamento, la settimana scorsa ha però respinto il ricorso della Santa Barbara perché questa non è soggetto legittimato a presentarlo: «La circostanza - scrive il giudice nella sentenza - che la società Santa Barbara s.r.l. sia una presenza stabile nell'ambito del porto petroli di Genova ed operi in una condizione di mercato di sostanziale monopolio» non «vale a fondare una posizione "giuridica" differenzia-



Il Porto Petroli di Genova

ta, che come tale la legittimi autonomamente a ricorrere».

Una precisazione, quella sul sostanziale monopolio, che non è piaciuta a Mauro Vianello, presidente della cooperativa: «Il giudice sbaglia se dice che operiamo in mono-

polio. L'autoproduzione del servizio antincendio è possibile da vent'anni nel porto di Genova». Secondo Vianello, la sentenza del Tar «non è importante, non comporta pregiudiziali sulla sicurezza nello scalo», anche se la mancanza

di una decisione prolunga il vuoto normativo provocato dal conflitto di competenze fra Capitaneria e Autorità portuale. Allo stato attuale, in base all'ordinanza dell'agosto 2015, per quanto riguarda l'antincendio resta valido il vecchio

regolamento. Sullo sfondo c'è una divergenza di vedute fra la Santa Barbara, socio di minoranza, e i vertici della Porto Petroli, il presidente Maurizio Maugeri e il direttore generale Alfredo De Felice. «Non vogliamo - ha spiegato Vianello a "L'Avvisatore marittimo" - fare polemica, perché non è in questione la sicurezza del porto. Ma riteniamo che la strategia del management di appoggiare il passaggio sotto la direttiva Seveso sia sbagliata». Il cambiamento è sostanziale: mentre prima, con l'articolo 272, il controllo spettava soltanto alla Capitaneria di porto, adesso con la Seveso sono coinvolti Capitaneria, vigili del fuoco, Arpal, Regione. «Il terminal è in mezzo alle case. Al minimo problema che si dovesse verificare, il porto petroli di Genova farebbe la fine delle acciaierie di Taranto. In un attimo potrebbe chiudere tutto. Io avrei preferito che si continuasse a utilizzare la 272, loro hanno scelto la Seveso».

La cooperativa Santa Barbara non ha ancora scelto come rispondere alla sentenza. «Decideremo con i nostri legali se andare avanti o se questa sentenza chiude la questione almeno per quanto ci riguarda e fermo restando che il conflitto di competenze rimane. Noi abbiamo vinto il primo round nel 2015, loro il secondo. Ma ci tengo a sottolineare che la questione non riguarda l'affidamento del servizio di guardiafuochi. Continueremo a lavorare per la Porto Petroli, come previsto dal piano di sicurezza del terminal, che ha recepito le indicazioni della Ctr, l'organo di competenza regionale di cui fanno parte anche i vigili del fuoco».

**Alberto Ghiara**

# Il Secolo XIX

---

## Ferrovie e traffici marittimi, Genova alza la voce: Recuperare i ritardi

GENOVA. Il pericolo di perdere container, soldi e posti di lavoro si combatte con la velocità.

Quella che serve per completare il Terzo valico: Cosa dobbiamo ancora aspettare?

L'opera dovrebbe già essere terminata tuona Tirreno Bianchi, vice presidente di FerrMed, l'associazione internazionale che da sempre spinge per la realizzazione dei corridoi ferroviari in Europa. L'inchiesta de Il Secolo XIX/TheMediTelegraph quantifica la perdita che il porto di Genova subisce ogni anno: 600 mila teu che le banchine del Nord Europa scippano agli scali del Tirreno e che salgono la via verso Rotterdam invece di scendere verso i nostri scali. Una cifra che vale quanto un terminal di discrete dimensioni: Tra tasse portuali, Iva e lavoro logistico, perdiamo cinque miliardi di Pil e migliaia di posti di lavoro - spiega Bartolomeo Giachino alla guida di Saimare, ex sottosegretario ai Trasporti - Con quel lavoro il Pil crescerebbe oltre l'uno per cento e porterebbe alla creazione di posti di lavoro. E di questo anche la Cgil è preoccupata: Abbiamo perso troppo tempo e non possiamo permetterci di perdere altri posti di lavoro: siamo in crisi e la situazione in alcuni terminal dove la contrattazione è stata cancellata, è tesa spiega Enrico Ascheri, responsabile porti della segreteria della Filt Cgil.

La polemica politica Il Terzo valico diventa un caso politico. Raffaella Paita, capogruppo Pd in Regione ed ex assessore alle infrastrutture attacca la giunta: Toti pensi alle infrastrutture e si faccia promotore delle manovre ferro viarie, come avviene a Trieste: Credo si dovrebbe verificare immediatamente un ruolo attivo di Filse con apposite risorse dedicate. Anziché pensare a ruoli strampalati e rischiosi nell'equity per la finanziaria regionale, sarebbe più utile immaginare un suo ruolo strategico nelle infrastrutture e nei trasporti. Sentire il Pd discettare di problemi del porto dopo otto anni di gestione continuata dello stesso, suona davvero sconcertante. attacca il governatore. La Paita avrebbe potuto, nel decennio passato, usare il pungolo verso quella importante istituzione senza neppure scomodarsi ad uscire di casa. dice il governatore alludendo al marito di Paita, Luigi Merlo ex presidente dello scalo genovese. Avrebbe forse così contribuito ad evitare tutti gli imperdonabili ritardi che affliggono il porto di Genova e che hanno bloccato decine di migliaia di investimenti pubblici e privati. Toti vuole poi accelerare su tutto il fronte delle infrastrutture: Stiamo cercando di recuperare il tempo perduto: Il terzo

**-segue**

---

Valico, nonostante i guai giudiziari, marcia secondo i tempi previsti. La Gronda entrerà quest' anno nella sua fase di progettazione esecutiva ed abbiamo già chiarito più volte sia al governo sia ai vertici della concessionaria, che si tratta di un' opera strategica e urgente. Nonostante la lieve ripresa autunnale, siamo consapevoli che dobbiamo correre per annullare i colpevoli ritardi accumulati nei confronti delle opere già realizzate dalla Svizzera. Ritardi che oggi vengono rinfacciati incredibilmente e spudoratamente proprio da coloro che li hanno provocati.

**MINISTERO DELLA DIFESA UFFICIO GENERALE DEL CENTRO DI RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA M.M.** Avviso di Aggiudicazione di appalto L' Ufficio Generale del Centro di Responsabilità Amministrativa M.M., ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, ha aggiudicato con procedura ristretta l' appalto relativo alla fornitura e installazione di n. 5 sistemi di comunicazione acustica a lunga distanza (CIG: 6737639B95). Aggiudicazione in data 09.11.2016 in favore della società Sitep Italia S.p.A., Via Vincinella, 12 - Santo Stefano di Magra (SP), importo 1.127.436,00 (I.V.A. esclusa). L' avviso in forma integrale, trasmesso alla G.U.U.E. in data 24.11.2016, è visionabile sul sito internet [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it) - sezione bandi di gara - Ente: Mariugcra. IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO C.F. Antonio ESPOSITO.

# «Caro presidente, ti scrivo dalle banchine»

Paoletti (Confindustria): si applichino di più le regole. Caluri (Asamar): alt al ripetersi di concessioni temporanee

LIVORNO

«Caro presidente, ti scrivo»: il fortunato "incipit" della canzone-cult di Lucio Dalla offre a "Port news", la rivista **del Tirreno**, il destro per chiedere alle associazioni di categoria, da un lato, giudizi sul passato e, dall'altro, «osservazioni anche critiche su quel che rimane da fare».

Ad esempio, per **Umberto Paoletti** (Confindustria) serve più «determinazione nell'applicare le norme e le regole», soprattutto nei requisiti per le imprese autorizzate art. 16 e art. 18. Oltre a chiedere di «andare avanti con la zonizzazione», si deve «dare esecuzione a

tutti i bandi prorogati fino ad oggi». Come? Dando vita a una sorta di task force interna: Paoletti lo chiama «un "gruppo di progetto" esclusivamente dedicato a monitorare gli adempimenti». Una cosa da fare? Il direttore di Confindustria ne indica in realtà due: 1) la revisione urgente del Regolamento d'uso delle aree demaniali, 2) lo stato di attuazione del Piano operativo triennale e della zonizzazione».

Riguardo agli agenti marittimi **Asamar**, il segretario **Paolo Caluri** mette l'accento sui dati in crescita come indicatore di una fase positiva. Qualche cor-

rezione di rotta da fare? Sarebbe servita «un'attuazione più tempestiva del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale» così da evitare incertezze che hanno originato ricorsi al Tar e «un prolungarsi di una visione di instabilità». Dito puntato, insomma, contro «il ripetersi di provvedimenti di concessione in via temporanea». Quanto alle idee per il breve periodo, Caluri ricorda: 1) il completamento dei dragaggi; 2) ripristino della funzionalità delle banchine ancora non disponibili; 3) soluzione definitiva del problema delle porte vinciane.

**Federico Barbera** (Assim-

prese) elogia Gallanti per l'idea di città portuale: la trasformazione sarà tale che il porto avrà bisogno di nuove aree e darà spazi alla città: serve progettualità. Ma c'è da dare risposta anche all'ipotesi di collocare in porto spazi per insediamenti produttivi che giochino la competitività sulla disponibilità di banchina.

**Simone Angella** (Filt Cgil) vede all'attivo dell'amministrazione uscente sia il Prg che la gestione dell'articolo 17 (Alp) ma avrebbe voluto maggior coraggio nell'affrontare le questioni relative alla concorrenza interna al porto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Authority, l'attesa senza fine Sembra tutto deciso, eppure...

Il ministro Delrio ha fatto il nome dell'ingegner Corsini, il governatore Rossi ha informalmente accettato. Ma l'iter per il nuovo presidente di Palazzo Rosciano pare addormentato: non va avanti di un metro

di Mauro Zucchelli  
LIVORNO

Per dare un presidente alla nuova Authority di sistema che aggrega i porti di Livorno e Piombino, non è bastato neanche che il ministro Graziano Delrio abbia fatto in diretta il nome del designato (Stefano Corsini) e che, seppur con qualche disappunto per il blitz, il governatore Enrico Rossi abbia confermato il giudizio positivo sull'ingegnere romano.

Era il 19 dicembre fra il ponte del Calambrone e la Darsena Toscana tanto l'uno come l'altro erano venuti a inaugurare la direttissima ferroviaria che promette di far fare un guizzo di competitività alle banchine labroniche. Sono passate più di due settimane eppure la situazione non risulta aver fatto neanche un metro in più. Fra stato lo stesso Delrio a dettare come scusante forse un ritardo nella posta, dicendo che la richiesta formale l'aveva inviata solo il sabato precedente. Dunque, forse il governatore avrebbe trovato al suo ritorno a Firenze la posta da sbrigare...

Già quel giorno, in realtà, era il trentacinquesimo da quando era scaduta la terza proroga dell'incarico di com-

missario a **Giuliano Gallanti** del proprio mandato a Palazzo Rosciano, l'inaugurazione più importante - con quest'appalto ferroviario da 40 milioni di euro - l'ha fatta paradossalmente in questa fase di interregno che ha riesumato a suon di circolari le "prorogatio" infinite che pure sarebbero state cancellate per legge dalla riforma Bassanini.

Sono dunque 50 giorni che aspettiamo la nomina del nuovo presidente. A dire il vero, l'attesa è stata ben più lunga: sono tre mesi e mezzo che la riforma è entrata in vigore. E non si può dire che sia stata un fulmine a ciel sereno: il consiglio dei ministri l'aveva varata alla fine del luglio scorso e il piano della logistica che ne è il "padre" spirituale è stato varato esattamente un anno prima, salvo strappare in extremis il paragrafo relativo agli accorpamenti.

Il 20 gennaio si compiranno i sei anni dall'arrivo di Gallanti al timone del porto di Livorno, prima come commissario, poi come presidente. Infine di nuovo come commissario: siamo alla vigilia del "compleanno" della fondazione del Partito comunista nell'ex teatro San Marco a poche centinaia di metri dalla sede dell'Authority.

Difficile che l'iter si comple-

ti prima che Gallanti spenga la sesta candela sulla torta di Palazzo Rosciano, ma va detto che non è neppure cominciato: per ora ci si basa semplicemente sulle dichiarazioni del ministro davanti al taccuino dei cronisti.

Non si ha traccia ufficiale di una intesa. Eppure da Firenze continuano a giurare: non c'è nessun problema politico. Tutta colpa delle feste di fine anno, insomma: e pensare che stavolta il Natale e il Capodanno hanno coinciso con le domeniche, chissà cosa sarebbe accaduto negli scorsi anni. A chi fa rilevare quanto sia lungo e infinito questo tempo sospeso in attesa del nuovo presidente, viene fatto rilevare che comunque a Roma le Camere riprenderanno a lavorare il 10 gennaio: se mettiamo qualche giorno per riuscire a infilare nel calendario il provvedimento relativo all'Authority livornese-piombinese, si andrebbe più in là di metà mese.

Non è un segreto che spetta al nuovo presidente indicare il nome di un uomo di fiducia per portare la nomina in comitato portuale, anzi nel comitato di gestione (anch'esso ancora tutto da nominare). Nel frattempo, l'ultima seduta del comitato uscente ha rinnovato fino al 31 marzo l'incarico

all'attuale numero due, Massimo Provinciali.

Proprio Provinciali risulta in lizza per la riconferma come segretario generale. Come numero due è in pista anche l'ipotesi legata al nome di Luciano Guerrieri, alla guida dello scalo di Piombino da undici anni e mezzo (per lui si era parlato anche della presidenza di una delle Authority portuali). In entrambi i casi, avendo un presidente che arriva da fuori - dalla tecnostuttura romana di Palazzo Chigi - il gossip insiste sulla saldatura con quel che c'è adesso sotto il segno della continuità: con Provinciali l'accento viene messo sull'operato dell'amministrazione uscente; con Guerrieri, invece, sulle radici territoriali in una fase in cui si ridefinisce anche la geografia dell'ente.

Per intanto, non si vede neanche di lontano traccia del futuro comitato di gestione che dovrà affiancare il presidente: non solo non ci sono le nomine ma nemmeno l'ombra del dibattito che le precede. Eppure stiamo parlando del porto: uno dei pochi settori - se non l'unico - in grado di ridare ossigeno all'occupazione in una città che per una metà festeggia il nuovo anno e per l'altra metà è sremata dai guai e mugugni.

IN LIZZA



**II MASSIMO PROVINCIALI**

Dirigente mi-steriale di lunga esperienza, dal 2011 è a fianco di Gallanti. Dal 2013 di Livorno: come segretario generale ha, in contra-atto fino a fine marzo



**II LUCIANO GUERRIERI**

Ex sindaco di Piombino, poi assessore provinciale, dall'estate 2005 regge il timone dell'Asca di Piombino e segue accompagnandone il nuovo sviluppo

-segue



### Sbloccato l'impasse alla Calata Bengasi, appalto riassegnato



E' stato risolto il problema relativo ai lavori di dragaggio per il ripristino della funzionalità della Calata Bengasi: stiamo parlando di un appalto da 727mila euro in una zona proprio nel cuore del porto. La svolta è arrivata praticamente sotto l'abete natalizio: il commissario

**Giuliano Gallanti** ha firmato il provvedimento con cui è stato revocato l'affidamento dell'appalto a una società, come disposto in un precedente provvedimento di inizio novembre, e lo ha riassegnato all'impresa Somit, seconda classificata alle stesse condizioni economiche.

# Anno cruciale sul fronte lavoro Tutte le emergenze da risolvere

### Il 2017 si apre con i 50 posti a rischio per Grandi Molini

di MONICA DOLCIOTTI

**LIVORNO** - IL NUOVO anno è iniziato con un carico di incertezze che pesa ancora sulle spalle di molti lavoratori. A cominciare dai 50 dipendenti del gruppo Grandi Molini d'Italia. L'impianto molitorio di Livorno, dopo un anno di fermo e di cassa integrazione per il personale, ha bisogno di imponenti lavori di sistemazione alla banchina portuale limitrofa dove dovranno attraccare navi di maggiore tonnellaggio per abbattere i costi del trasporto del grano. Un'infrastruttura strategica per mantenere aperto l'impianto che altrimenti rischia la chiusura definitiva. E intervenuta anche la Regione in pressing su **Autorità Portuale** e Grandi Molini. L'Authority conferma di avere stanziati i cinque milioni di euro necessari, ma chiede che Grandi Molini produca rapidamente il suo piano industriale con il quale motivare un intervento così importante. Ma l'azienda non lo ha ancora fatto essendo alle prese con la procedura del concordato preventivo in continuità che ha chiesto al Tribunale di Rovigo (dove ha la sede legale) per tentare la strada del risanamento e del rilancio. I lavoratori tuttavia non vogliono aspettare e non è escluso che in mancanza di risposte possano decidere per forme di protesta e mobilitazione eclatanti. Gli altri fronti aperti: la vertenza The Space e La Sosta. Monica Cavallini della Filcams Cgil annuncia che «a Roma è previsto il 12 gennaio un incontro in sede sindacale con la Global Server Cleanma, subentrata nell'appalto delle

pulizie delle multisala The Space a Global Service 76. Il passaggio è avvenuto a giugno 2016. Ma le lavoratrici sono state licenziate illegittimamente da Global Service 76 il 1 di agosto 2016 dopo che erano passate già alle dipendenze del nuovo gestore il 28 giugno e sono state sostituite con interinali prima del licenziamento». «Il 12 gennaio - spiega Cavallini - chiederemo alla nuova controparte di farsi carico di queste lavoratrici con il contratto multiservizi retroattivamente dal 1 agosto 2016. E il 19 gennaio prossimo ci vedremo al ministero del lavoro». La Sosta (appartiene a Cir Food ed è gestita dalla società Fabbro Lc) è mensa e centro di produzione pasti. A rischio qui ci sono 24 posti di lavoro. Ha perso la sede dopo lo sfratto che le ha intimato la Cir-Food (che ha assorbito la Cooperativa 8 Marzo). In questi giorni sta smantellando le attrezzature perché entro il 10 gennaio dovrà lasciare libera la struttura in via dell'Artigianato. Questo ha comportato l'avvio della procedura di licenziamento collettivo per i 24 dipendenti. Nel frattempo ad aggravare la situazione è arrivata un'altra tegola: la

#### IL CASO GLOBAL SERVICE Il 12 gennaio incontro al Mise sulle lavoratrici licenziate e sostituite con interinali

perdita dell'appalto già acquisito per la mensa dell'esercito.

QUESTO appalto La Sosta gestita Fabbro Lc ce l'ha insieme ad Elicor Spa. Elicor è così subentrata direttamente e non vuole farsi carico del personale (8 unità) se non con una riduzione di orario e di salario perché i pasti saranno prodotti altrove. Tali condizioni per i sindacati sono inaccettabili. L'appalto poi invece di decorrere dal 1 gennaio slitterà a marzo. Così il 10 gennaio convocazione in Regione per sciogliere questi nodi. Altro fronte: il 22 dicembre c'è stato un incontro sul caso di Provincia Livorno Sviluppo (società della Provincia che ha in gestione i servizi per il centro per l'impiego e i bandi per il fondo sociale europeo) dove a rischio ci sono 12 posti di lavoro. Provincia Livorno Sviluppo è controllata al 30% dall'**Autorità Portuale** e al 70% dalla Provincia, ma anche la Regione ha un ruolo di rilievo al suo interno. E infatti grazie all'intervento della Regione ha ottenuto un finanziamento ponte per proseguire l'attività nel 2017, ma il prossimo dicembre c'è il rischio che si ritrovi di nuovo con l'acqua alla gola per cui serve una soluzione strutturale. «Il servizio di gestione delle case famiglia è stato aggiudicato provvisoriamente a Progetto A con il nuovo bandi di gara», conclude Barbara Celata della Cgil - Fp - ma il servizio è stato prorogato fino alla fine di febbraio alla Coopertina Di Vittorio. Sono tre le strutture: Quercia, Palma e Melo. A regime rimarrà solo il Melo come centro diurno, mentre l'accoglienza con residenzialità sarà affidata a strutture private. Se tutto questo andrà in porto il numero di lavoratori si ridurrà di un terzo».

### Fermi da un anno

L'impianto di Livorno, dopo un anno di fermo e di cassa integrazione per il personale, necessita di imponenti lavori alla banchina portuale

### Il pressing

È intervenuta anche la Regione in pressing su **Autorità Portuale** e Grandi Molini. L'Authority conferma di avere stanziato i cinque milioni di euro necessari



**IMPEGNO** Il consulente della Regione Gianfranco Simoncini

### L'ultimatum

I lavoratori non vogliono aspettare e non è escluso che in mancanza di risposte possano decidere per forme di protesta e mobilitazione anche eclatanti

Altri 12 posti a rischio per Provincia Livorno Sviluppo, la partecipata **Provincia/Authority**



**PRESIDIO** Una manifestazione dei dipendenti di Grandi Molini: in ordine di tempo è la prima vertenza che ci si trova ad affrontare con il nuovo anno



## Raccolta di firme per sbloccare la gara sui bacini

RACCOLTA di firme pr sbloccare la gara sui bacini di carenaggio. è l'iniziativa del gruppo Vertenza Livorno che sta raccogliendo le adesioni proprio in questi giorni. «Ad ltre un anno (25/09/15) dal grave incidente nel Bacino Galleggiante - , di proprietà della **Autorità Portuale** e in affidamento al Gruppo Azimut-Benetti - si legge nel testo della petizione - , è bloccato lo svolgimento della gara per la gestione dei Bacini pubblici ( Galleggiante ed in Muratura) e degli spazi e accosti annessi. Constatato che gli accertamenti di responsabilità e perizie disposte dalla autorità competente procedono con lentezza (10/10/16 rigalleggiamento) e rendono impossibile il rilancio produttivo e di occupazione nel settore delle riparazioni navali in una città che soffre la mancanza di lavoro, preso atto che la mozione 224 approvata dal consiglio regionale il 2 marzo 2016 sollecitava lo svolgimento della Gara Bacini impegnando la giunta regionale in iniziative appropriate, chiediamo, nell'interesse della città e del lavoro che le istituzioni ed Autorità interessate si adoperino per sbloccare la proccdua che blocca il bacino galleggiante al fine dello svolgimento della gara bandita dalla **Autorità Portuale** (30/06/15)».

## Un super-tavolo costiero per firmare l'«armistizio» sulle porte vinciane

*La querelle Pisa-Livorno al capolinea (forse)*

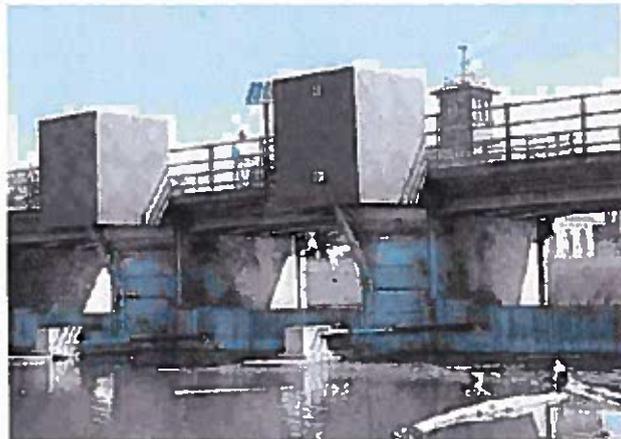
**-LIVORNO-**  
AVANTI adagio, quasi indietro. La vecchia battuta navale traducibile con il più terribile: piano, pianissimo, quasi fermi- ben si adatta alle scelte della Regione per la sciagurata gestione delle “porte vinciane” tra la Darsena Toscana e la foce del canale dei Navicelli. Le ultime dichiarazioni in merito erano state quelle a inizio dicembre dell'assessore regionale Ceccarelli, che aveva ipotizzato di passare la gestione all'Autorità dei porti regionali minori, con sede a Viareggio. Ne era nata una rivolta “quasi armata” da parte dell'Anas per uno di **Salvo** **Condemi** ma anche e specialmente degli operatori del porto: con conseguente dichiarazione di Enrico

### L'ALTERNATIVA IN CANTIERE

Sarebbe allo studio una nuova struttura che si occuperebbe di collegamenti viari e di armonizzazione degli approdi minori

Rossi, all'inaugurazione del raccordo ferroviario tra rete RFI e Darsena Toscana, secondo il quale «Le porte vinciane sono nella mia agenda». E un po' tutti, almeno a Livorno, l'hanno interpretato come uno stop alla gestione dell'Autorità dei porti regionali. Stop apertamente “vigilato” anche da Pisa che attraverso la controllata del Comune, la Spa dei Navicelli, aveva giurato che non avrebbe mai accettato di cedere la gestione, né ai livornesi né ai viareggini. Sensazione giusta? Da Firenze arrivano messaggi che darebbero un'interpretazione più approfondita sulla vicenda. La gestione delle “porte vinciane” sarebbe allo studio di una struttura tutta nuova della Regione che, facendo perno sulla sistemazione della logistica intermodale della fascia costiera, dovrebbe creare un tavolo operativo che si occuperebbe sia dei collegamenti stradali e ferroviari dei porti maggiori, sia dell'armonizzazione dei porti minori (o turistici) sia della pianificazione au-

tostradale a sud di Livorno- tanto necessaria a Piombino e all'Elba- sia infine delle “porte vinciane”, in un quadro di valorizzazione Livorno-Pisa sia del canale dei navicelli, sia della foce dello Scolmatore, sia della darsenetta che dovrebbe nascere davanti alla foce sul margine nord della Piattaforma Europa. Il progetto è allo studio in termini avanzati e si avvarrebbe anche di finanziamenti della UE intercettati dalla Regione. La sostanza è una vi-



**CONTESE**  
Le porte vinciane tra la Darsena Toscana e il canale dei Navicelli: sulla loro gestione è in corso una diatriba di anni fra Livorno e Pisa

sione più allargata del comparto logistico della costa, che comporterebbe anche un assetto definitivo per l'interporto/retroporto di Guastucci, oggi ancora sotto gestione transitoria del suo management. Per Guastucci il giro di boa sarà la realizzazione dello “scavalco”, che la Regione ha messo nel programma di metà 2017 e potrebbe essere completato già entro fine dell'anno prossimo. Intanto cresce l'utilizzo del retroporto: basta vedere le montagne di contenitori che sventano a livello della superstrada Livorno-Firenze.

A.F.



Focus

### L'ipotesi Ceccarelli

L'assessore regionale Ceccarelli aveva ipotizzato di passare la gestione all'Autorità dei porti regionali minori, con sede a Viareggio

### La rivolta

Le dichiarazioni dell'assessore regionale hanno innescato la rivolta da parte dell'Autorità portuale livornese guidata da Galliani e degli operatori del porto

### Visione d'insieme

L'obiettivo finale dovrebbe essere una visione d'insieme del comparto logistico della costa, che comporterebbe anche un assetto definitivo per l'interporto/retroporto

## PORTI

### Adsp Napoli, via libera al Comitato

Sono state completate le nomine per il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), che si insedierà il 13 gennaio 2017. All'ordine del giorno della prima seduta, ci saranno la nomina del segretario generale, il bilancio di previsione 2017, l'assetto dell'Adsp, l'inizio del confronto sul nuovo piano operativo. La riforma della governance dei porti (dl 109 del 4 agosto 2016) richiede che il Comitato affianchi il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito. L'organismo risulta composto da Luigi Iavarone designato dalla Regione Campania, Umberto Masucci dalla Città Metropolitana, Gaetano Criseuolo dal Comune di Salerno, Arturo Faraone per la Capitaneria di porto di Napoli.

## IN BREVE

porti Adsp Napoli, via libera al Comitato Sono state completate le nomine per il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), che si insedierà il 13 gennaio 2017. All' ordine del giorno della prima seduta, ci saranno la nomina del segretario generale, il bilancio di previsione 2017, l' assetto dell' Adsp, l' inizio del confronto sul nuovo piano operativo. La riforma della governance dei porti (dl 169 del 4 agosto 2016) richiede che il Comitato affianchi il presidente dell' Adsp, Pietro Spirito.

L' organismo risulta composto da Luigi Iavarone designato dalla Regione Campania, Umberto Masucci dalla Città Metropolitana, Gaetano Criscuolo dal Comune di Salerno, Arturo Faraone per la Capitaneria di porto di Napoli.

puglia Più merci in arrivo a Taranto Nei primi 10 mesi del 2016, il porto di Taranto ha movimentato 20,8 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 12,9% su gennaio-ottobre 2015. Lo comunica l' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio. Il traffico in import è stato pari a 13,2 milioni di tonnellate (+22,5%) e quello d' esportazione a 7,6 milioni di tonnellate (-0,6%). Sono state movimentate 11,7 milioni di tonnellate (+21,9%) di rinfuse solide e 4,7 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-6,8%). Le merci convenzionali sono a +21,3%.

## Napoli Porto: completato il Comitato di Gestione dell' ADSP. L' Insediamento il 13 gennaio 2017

Napoli, 3 gennaio 2017 – Si insedierà il 13 gennaio 2017 il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. All'ordine del giorno della prima seduta la nomina del Segretario Generale, il bilancio di previsione 2017, l'assetto dell'Autorità di Sistema, l'illustrazione e inizio del confronto sul nuovo piano operativo.

Il Comitato di Gestione, che affiancherà il Presidente Pietro Spirito, è stato infatti formato a seguito delle designazioni dei suoi componenti da parte del Presidente della Giunta Regionale della Campania, del Sindaco della Città Metropolitana di Napoli, del Sindaco del Comune di Salerno e dal Comandante della Capitaneria di Porto.

In base dunque alle scelte delle Istituzioni che devono, come fissato dalla legge di riforma dei porti (DL 4 agosto 2016 n.169), essere presenti nel Comitato di Gestione, sono componenti designati per la Regione Campania, Luigi Iavarone, per la Città Metropolitana, Umberto Masucci, per il Comune di Salerno, Gaetano Criscuolo, per la Capitaneria di Porto di Napoli, Arturo Faraone.

“Le Istituzioni- ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito-hanno rispettato i tempi di nomina dei loro rappresentanti. Si tratta di un segnale di disponibilità necessario ed opportuno per avviare

tempestivamente le azioni finalizzate allo sviluppo della portualità campana. Ora parte il percorso necessario per programmare e realizzare la crescita del sistema portuale del Medio Tirreno. Nel corso del mese di gennaio il Comitato di Gestione sarà impegnato ad approvare il documento di piano operativo, per sottoporlo al ministro Delrio entro il 5 febbraio.

# Informazioni Marittime

---

## Napoli, il 13 gennaio la prima riunione del Comitato di gestione

È stato programmato per venerdì 13 gennaio l'insediamento del **Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Tirreno centrale**. All'ordine del giorno della prima seduta la nomina del segretario generale, il bilancio di previsione 2017, l'assetto dell'organigramma, l'illustrazione e inizio del confronto sul nuovo piano operativo.

Il Comitato, che affiancherà il presidente **Pietro Spirito**, è stato formato a seguito delle designazioni dei suoi componenti da parte del presidente della Giunta Regionale della Campania, del sindaco della Città Metropolitana di Napoli, del sindaco del Comune di Salerno e dal comandante della Capitaneria di Porto. Sulla base delle direttive della legge di riforma dei porti (DL 4 agosto 2016 n.169), sono componenti del Comitato i designati, per la Regione Campania **Luigi Iavarone**, [per la Città Metropolitana Umberto Masucci](#), per il Comune di Salerno **Gaetano Criscuolo**, per la Capitaneria di Porto di Napoli **Arturo Faraone**.

«Le istituzioni - commenta Spirito - hanno rispettato i tempi di nomina dei loro rappresentanti. Si tratta di un segnale di disponibilità necessario ed opportuno per avviare tempestivamente le azioni finalizzate allo sviluppo della portualità campana. Ora parte il percorso necessario per programmare e realizzare la crescita del sistema portuale del Medio Tirreno. Nel corso del mese di gennaio - ha concluso Spirito - il Comitato di gestione sarà impegnato ad approvare il documento di piano operativo, per sottoporlo al ministro Delrio (Graziano, dei Trasporti, ndr) entro il 5 febbraio».

## Authority, De Luca nomina Iavarone completato il comitato portuale

### L'economia del mare

Prima riunione il 13 gennaio per nominare il segretario e approvare il bilancio

#### Antonino Pane

È Luigi Iavarone il rappresentante della Regione Campania in seno al Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il presidente della Regione, Vincenzo De Luca è ha fatto la nomina di sua competenza e ora aspetta le decisioni del governo circa la moratoria da concedere al porto di Salerno. Iavarone è stato vice presidente vicario della Camera di commercio di Napoli durante la presidenza di Maurizio Maddaloni e anche presidente di una società partecipata dalla Camera di commercio, la TechNa-



poli. È cugino Tommaso Iavarone, già presidente dell'Unione industriale di Napoli, imprenditore di grande successo nel settore del legno. Luigi Iavarone è stato legato al settore dell'aerospazio ma non sembra avere una specifica competenza in materia portuale. Da questo punto di vista, comunque, il presidente dell'Autorità di sistema, Pietro Spirito, è tranquillo:

**Pietro Spirito** il presidente dell'Autorità ha reso noto che invierà all'Anac il curriculum di tutti i componenti del comitato di gestione

«Tutte le nomine dovranno passare il vaglio delle competenze specifiche così come prevede la legge. I componenti del Comitato di gestione devono avere gli stessi requisiti del presidente». Spirito è andato anche oltre annunciando nei giorni scorsi che invierà tutti i nomi all'Anticorruzione per verificare eventuali impedimenti.

Il Comitato di gestione, che affiancherà il presidente Pietro Spirito, con la nomina di Iavarone è completo. Oltre a Spirito che lo presiede, e a Iavarone, nominato ieri dalla Regione, ne fanno parte Umberto Masucci indicato dalla Città metropolitana di Napoli, Gaetano Criscuolo nominato dal sindaco di Salerno e Arturo Faraone, direttore marittimo della Campania.

Il nuovo Comitato di gestione si riunirà la prima volta venerdì 13 gennaio. All'ordine del giorno della seduta la nomina del Segretario generale, il bilancio di previsione 2017, l'assetto dell'Autorità di Sistema, l'illustrazione e inizio del confronto sul nuovo piano operativo.

«Le Istituzioni - ha detto il presidente Pietro Spirito - hanno rispettato i tempi di nomina dei loro rappresentanti. Si tratta di un segnale di disponibilità necessario ed opportuno per avviare tempestivamente le azioni finalizzate allo sviluppo della portualità campana».

Napoli, ecco i nomi del board del porto

Napoli - Luigi Iavarone per la Regione Campania, Umberto Masucci per la Città Metropolitana di Napoli, Gaetano Criscuolo per il Comune di Salerno e Arturo Faraone per la Capitaneria di Porto di Napoli

Napoli - L'Authority campana che comprende gli scali di Napoli e Salerno, ha reso noti i nomi dei componenti del Comitato di gestione. **Si tratta di Luigi Iavarone per la Regione Campania, Umberto Masucci per la Città Metropolitana di Napoli, Gaetano Criscuolo per il Comune di Salerno e Arturo Faraone per la Capitaneria di Porto di Napoli** i membri del Comitato di Gestione dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale. Lo riferisce il quotidiano Il Mattino.

Napoli, un marittimo respinto e un altro arrestato su nave tunisina

Napoli - Un cittadino tunisino di 30 anni, M.O., imbarcato come marittimo su un traghetto proveniente da Tunisi, il Tanit, è destinatario di un provvedimento di respingimento sul territorio nazionale eseguito dalla polizia di frontiera a Napoli.

Napoli - Un cittadino tunisino di 30 anni, M.O., imbarcato come marittimo su un traghetto proveniente da Tunisi, il Tanit, è **destinatario di un provvedimento di respingimento sul territorio nazionale eseguito dalla polizia di frontiera a Napoli**. L'uomo era colpito da un provvedimento di inammissibilità in territorio Schengen emesso dalla Svizzera. Il respingimento è frutto di controlli antiterrorismo dell'ufficio di polizia marittima che nel pomeriggio del 31 dicembre, sempre a bordo del Tanit, hanno portato anche all'arresto di un altro tunisino 39enne, Hassen Ayari, imbarcato come membro dell'equipaggio. **Il 39enne era destinatario di un mandato di arresto internazionale per contrabbando emesso dalla Procura di Genova** perché deve espriare una pena a 2 anni e 2 mesi di reclusione e deve pagare anche una pena pecuniaria superiore ai 200mila euro.

## Assemblea popolare per liberare la città dai TIR

All' indomani dell' ennesimo rinnovo della concessione della Rada San Francesco da parte dell' **Autorità Portuale**, il movimento Cambiamo Messina dal Basso convoca per il 3 gennaio, alle ore 17.00, presso il Salone delle Bandiere di Palazzo Zanca, un' assemblea aperta a tutta la cittadinanza, istituzioni (i vertici dell' **Autorità Portuale** di Messina, **Autorità Marittima**, il Sindaco di Messina e il suo Assessore alle Politiche del Mare) e non, che vuol essere un momento di confronto libero e orizzontale. Il movimento, rappresentato dalle portavoce Vittoria Faranda e Valeria Grimaldi, dall' ex assessore Filippo Cucinotta, dalle consigliere comunali: Cecilia Caccamo e Ivana Risitano, insieme ai rappresentanti della CUB, hanno spiegato le motivazioni dell' incontro nel corso di una Conferenza Stampa. L' **Autorità Portuale**, dicono i rappresentanti di CMdB, rispetto alla concessione della Rada, asserisce sempre che sarà per l' ultima volta, come lo avevano già detto nel 2013, tanto per far stare buona la Giunta Accorinti, intanto ad oggi la società Caronte & Tourist, a loro dire, agirebbe in regime praticamente monopolistico. Nelle scorse settimane, spiegano, abbiamo chiesto all' **Autorità Portuale** di aprirsi alla città e discutere con noi - cittadine e cittadini messinesi - del futuro della Rada. Ma non abbiamo ottenuto nessuna risposta. E così non sappiamo quando la città potrà riappropriarsi di questo altro pezzo del suo "fronte mare negato"; non sappiamo come l' **Autorità Portuale** intenda evitare che gli armatori continuino e imbarcare e sbarcare TIR dalla Rada anche quando Tremestieri è pienamente agibile. Vorremmo che la nostra città, non debba subire altre proroghe della concessione della Rada che porta i TIR in città, con gravissime conseguenze, sia a causa di incidenti stradali che per gli effetti dell' inquinamento ambientale ed, inoltre, tutti i cittadini delle due sponde dovrebbero beneficiare di tariffe agevolate per la continuità territoriale, non come concessioni delle società armatrici, ma come diritto, inserito come criterio in un eventuale bando. Queste le idee di Cambiamo Messina dal Basso, che però domani si apriranno a un dibattito con la cittadinanza e le istituzioni, pronti a farsi portavoce di qualsiasi proposta emerga per il bene della città, perché, uniti in una sola voce, forse, si riuscirà a farsi sentire. La prima proposta arriva dall' Assessore alle Politiche del Mare, Sebastiano Pino, il quale, sottolineando come di rado, in barba agli accordi vigenti, vi sia stata comunicazione di particolari esigenze che richiedano lo sbarco dei TIR da Villa al centro della città, ipotizza che, in attesa del completamento del Porto di

## -segue

---

Tremestieri, vi si possa realizzare un terzo scivolo, che aumenti del 90 la portata del traffico del gommato pesante. Intanto la CUB, non avendo avuto dall'**Autorità Marittima**, cioè, dalla Capitaneria di Porto la specifica documentazione sul numero di deroghe concesse per l'attracco dei mezzi pesanti nel centro cittadino, con le relative motivazioni, in considerazione che la chiocciola di Tremestieri è spesso vuota, ha presentato un esposto alla Procura della Repubblica, e per conoscenza: al Prefetto. al Comandante della Capitaneria di Porto, Al Sindaco di Messina, alle **Autorità portuali** di Messina e di Gioia Tauro, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, chiedendo se in tali comportamenti non siano prefigurabili ipotesi di reato. In particolare si evidenzia nel documento che: nei mesi precedenti l'insabbiamento nell'approdo di Tremestieri erano stati effettuati una media di circa 71 corse giornaliere, così ripartite: 37 da parte della Caronte & Tourist; 22 dalla Blufferies e 12 dalla Meridiano; nei giorni feriali della settimana antecedente le festività natalizie, dopo l'avvenuto dragaggio, mentre le altre società armatrici avevano ripreso la loro normale attività, effettuando in media giornaliera: 21 corse la Blufferies, e 12 la Meridiano, la Caronte & Tourist ha dimezzato la propria attività, riducendola ad una media di solo 18 corse giornaliere. Precisamente le domande poste dal sindacato sono: 1) Cosa ha indotto la società Caronte & Tourist a dimezzare la sue corse da e per la Sicilia dall'attracco di Tremestieri - Messina, contrariamente alle altre società armatrici che hanno mantenuto il numero dei viaggi? 2) E' lecito che la società Caronte & Tourist continui ad utilizzare per i TIR, con grave pericolo per la cittadinanza, lo scalo della Rada San Francesco anche in assenza di emergenze, cosa vietata dalla citata ordinanza sindacale n.488/2013? 3) Come mai l'**Autorità Marittima** non interviene per impedire lo sbarco e l'imbarco dei TIR alle banchine della Rada S. Francesco, **autorizzate** solo per imbarco e sbarco di pedoni, autovetture e pullman in assenza di emergenze (porto di Tremestieri funzionante)?

MARILENA FARANDA

## CMdB: "No al rinnovo della concessione per la Rada San Francesco". Domani Assemblea popolare

"Su questo tema finora non c'è stato neanche il minimo dibattito e coinvolgimento della città. Invece noi pensiamo che siano questioni vitali e debbano essere ascoltate tutte le voci, per discutere delle alternative e se non ce ne sono almeno per parlare delle modalità della concessione. Noi siamo contrari ad un rinnovo". Così Federico Alagna nel ricordare che la posizione di Cambiamo Messina dal basso sulla vicenda tir e rada San Francesco è nota da tempo e fino a pochi giorni fa è stata ribadita in un documento. Il movimento però, nel silenzio che sull'argomento è piombato nonostante il fatto che tra meno di due settimane sarà pubblicato il nuovo bando per la concessione della Rada, ha fatto di più ed ha promosso un'assemblea popolare che si terrà domani alle 17 a Palazzo Zanca per invitare davvero tutti a confrontarsi sul tema e a presentare proposte sia alternative che integrative. All'assemblea è stato invitato anche il sindaco Accorinti e l'assessore Pino. Stamane conferenza stampa di presentazione nella sala ovale del Comune, alla presenza dei portavoce e dei rappresentanti di CMdB e delle consigliere comunali Ivana Risitano e Cecilia Caccamo. Presente anche l'assessore Pino che ha già annunciato la sua partecipazione all'assemblea di domani. Le questioni sul tappeto sono diverse e piuttosto spinose. La cosiddetta "liberazione della città dai tir" passa da una serie di provvedimenti che dovrebbero essere presi e che interessano l'intero territorio cittadino, dalla Rada a Tremestieri, passando per il molo Norimberga e per gli assi viari del centro, del Boccetta e della via La Farina. L'obiettivo finale però è legato al completamento del porto di Tremestieri, perché fino ad allora nessun tipo di provvedimento potrà considerarsi definitivo e decisivo. Entro gennaio l'Autorità portuale emanerà il bando per la nuova concessione d'utilizzo della Rada San Francesco. Si tratterà di un bando per altri 3 anni, tempo necessario, secondo l'Authority a concludere l'opera a Sud. "Noi pensiamo che non è pacifico che si debba per forza rinnovare la concessione, ci sono alternative al bando- spiegano gli esponenti di Cambiamo Messina dal basso- In ogni caso qualora si dovesse procedere con il bando ci sono alcuni aspetti che riguardano tempi e modalità che dobbiamo discutere. Noi chiediamo sanzioni concrete per i tir e la società che violano quanto previsto dall'ordinanza 488, chiediamo tariffe agevolate

## -segue

---

per i residenti". Il movimento quindi ritiene che un nuovo bando si possa evitare, con soluzioni che guardino a breve termine, spostando il flusso di traghettamento leggero a Norimberga, oppure attraverso la realizzazione del terzo scivolo a Tremestieri. L'unico modo per liberare concretamente la città dai tir, sostengono è applicare quanto prevede l'ordinanza, sulla quale dovrebbe vigilare l'Autorità Marittima, cioè la Capitaneria di porto. Le ordinanze e la stessa normativa prevedono infatti che la Rada San Francesco non possa essere utilizzata per il traghettamento di mezzi pesanti se non nei casi espressamente previsti dalle deroghe e limitatamente al periodo della deroga. Invece, come anche chiarito dall'assessore Pino in conferenza stampa, i mezzi pesanti sbarcano alla Rada a qualsiasi ora del giorno senza che necessariamente ci sia una deroga in corso. All'assemblea popolare di domani sono stati invitati anche i vertici dell'AP, Accorinti, Pino, i sindacati e quanti vogliano dare un contributo al dibattito. E' la prima volta che il tema della concessione viene discusso in un incontro aperto alla cittadinanza. Interessante sarà vedere cosa dirà Accorinti che in seno al Comitato Portuale rappresenta sia il Comune, come sindaco, che la Città Metropolitana, come sindaco metropolitano. Ha quindi la possibilità di esprimere un doppio voto che, al di là dei numeri complessivi del Comitato portuale ha un peso specifico che va ben oltre quello degli altri. Accorinti rappresenta l'amministrazione comunale che, se decidesse per il no alla concessione o per provvedimenti che incidessero sul territorio cittadino (ad esempio ordinanze di divieto o controlli), finirebbero con l'aver conseguenze anche se dovesse trattarsi di un voto di minoranza. Il no dell'amministrazione Accorinti (ma anche un sì) avrebbero un peso di tipo politico. Il sindaco, insieme a CMdB, ha fatto un'intera campagna elettorale nel 2013 proprio sul "liberiamo la Rada San Francesco", per non parlare dei 40 anni di battaglie precedenti all'elezione. La posizione di Accorinti adesso, in seno al Comitato portuale, ha un peso sotto il profilo della coerenza politica. CMdB su questo fronte non ha cambiato idea e rilancia oltre al no chiedendo sanzioni e tariffe agevolate per i residenti. Rosaria Brancato.