



Primo Piano

- **Decreto sull'Organo di Partenariato**

Dai Porti:

Trieste:

"...Cappelli: «Tre autorità creano competizione. Serve un porto diffuso»..." (Corriere Imprese)

"...Serracchiano: "per il Porto Vecchio un progetto internazionale"..." (Il Nautilus, Il Piccolo)

Venezia:

"...Venezia, Costa "ingaggiato" dal sindaco «Sarò il garante del progetto offshore»..." (Il Secolo XIX)

Genova:

"...Genova-Savona, pressing per Sanguineri..." (Il Secolo XIX)

"...Genova, è boom per crociere e traghetti..." (L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

"...Torre Piloti, 17 anni al ramage della Messina..." (Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

"...Centrale a carbone Bosco:" Grave dividere lavoro e ambiente..." (La Repubblica GE)

"...L'ammiraglio Pettorino in visita all'ufficio Locale Marittimo di Varazze..." (Ferpress)

Livorno:

"...Authority, un passo avanti per Corsino Presidente..." (Il Tirreno)

"...Porto 2000 conferma per Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il bacino è sotto sequestro, è lo stato dei fatti..." (Corriere Marittimo)

"...Nave si incaglia a pochi metri dalla riva di Livorno..." (Corriere Marittimo, Ferpress, Il Tirreno, Il Secolo XIX, La Nazione)

Piombino:

"...Polo Demolizioni a Piombino la Marina conferma le navi..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Piloti Fusione Fiumicino-Civitavecchia..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Autotrasportatori sul piede di guerra..." (Civonline)



INDICE



Napoli:

"...Comitato gestione, Messina segretario Generale..."
(Ansa, Il Mattino, L'Informatore Navale, Il Nautilus)

"...Napoli, traffico contenitori in crescita..." (L'Avvisatore Marittimo, Bollettino Avvisatore Marittimo)

"...Molo S.Vincenzo, Spiritop s'impegna apertura a giugno..."
(Bollettino Avvisatore Marittimo)

Bari:

"...Waterfront di Bsri a Concorso..." (La Gazzetta Marittima)

Taranto:

"...A Taranto parte l'Agenzia del lavoro..." (La Gazzetta Marittima)

"...Taranto, tutto pronto per i dragaggi..." (Il Secolo XIX)

Messina:

"...De Simone rilancia la Zona economica speciale..."
(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Ex Teatro in Fiera, in esame il progetto dell'Autorità Portuale. Bando atteso il prossimo mese..." (Normanno)

Augusta:

"...Autorità Portuale, la nomina del presidente non basta..."
(La Sicilia, Il Mattino)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

Notiziario C.I.S.Co

PUBBLICATO SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 7 GENNAIO SCORSO

Dal decreto sull'Organo di Partenariato passo avanti nelle Autorità di sistema

Stabilita la formazione e i compiti del nuovo strumento, chiamato a subentrare ai comitati portuali - Dalla Conferenza delle AdsP la scelta delle associazioni che vi saranno rappresentate

ROMA - Avanti adagio, ma almeno va avanti. Sulla Gazzetta Ufficiale del 7 gennaio, disponibile in questi giorni, è stato finalmente pubblicato il decreto che istituisce,

con tutte le sue caratteristiche, l'atteso "Organismo di partenariato delle risorse mare" che dovrà essere creato in ciascuna delle quindici Autorità di sistema portuale, al

posto - ma con compiti molto più ridotti dei vari comitati portuali.

Elemento importante del decreto è che è subito entrato in vigore. Quindi, sembra di capire che i comitati portuali siano di fatto de-

caduti, o comunque siano in vigore esclusivamente *pro tempore* dove ancora non sono stati nominati i nuovi presidenti di AdsP.

Il nuovo organismo sarà composto dal presidente dell'AdsP e poi (segue a pagina 4)

Organo di Partenariato

da un rappresentante ciascuno degli armatori (indicato da Confindustria), degli industriali (indicato dall'Unione Industriali), delle imprese portuali, degli spedizionieri, degli operatori logistici, degli operatori ferroviari, degli agenti marittimi, degli autotrasportatori e degli operatori del turismo navale. Anche

i sindacati vi entreranno con tre rappresentanti.

Entro 60 giorni, in pratica entro i primi di marzo, la conferenza nazionale delle AdsP (che ancora non è operativa...) deve individuare quali saranno le associazioni, specie delle categorie, che avranno diritto di indicare i propri rappresentanti dell'"Organismo di partenariato".

I poteri del suddetto organismo saranno puramente consultivi (art. 1 del decreto) così come lo erano quelli dei comitati portuali. Dovrà

comunque essere consultato sui piani regolatori portuali e sui bilanci. E se i giudizi espressi dall'organismo non dovessero essere accolti dal comitato di gestione, quest'ultimo "dovrà adeguatamente e specificamente motivare il perché". In sostanza, sembra ci sia una specie di controllo da parte dell'Organo di partenariato sul comitato di gestione, ma con qualche margine di incertezza che forse potrà essere ridotto al momento delle decisioni della Conferenza nazionale delle AdsP.

Per quanto riguarda le ultime nomine, siamo ancora in stand-by per Cagliari e la Sicilia. L'ultima designazione fornita da Delrio, quella dell'ingegner Stefano Corsini per Livorno, è ancora in attesa del parere delle commissioni parlamentari che dovrebbero essere convocate per la prossima settimana. Al presidente designato stanno arrivando le condoglianze della comunità labronica per l'improvviso lutto che lo ha colpito con la perdita della consorte. Condoglianze alle quali il nostro giornale si associa.

L'esperto

Cappelli: «Tre autorità creano competizione Serve un porto diffuso»

Avere mantenuto tre autol' Alto «rità portuali distinte per Adriatico è una sconfitta per la politica: invece di cooperazione tra Ravenna, Venezia e Trieste, c' è uno scenario di competizione». Agostino Cappelli (nella foto) è docente allo Iuav esperto di portualità, intermodalità e logistica, e ammette una certa stanchezza nel ripetere consigli puntualmente ignorati: «Il progetto non si fa se non c' è la visione», sospira.

A proposito di visione: Paolo Costa lascia in eredità al successore all' Autorità Portuale Pino Musolino un progetto di ampio respiro basato sulla cooperazione tra i porti dell' Alto Adriatico, la piattaforma off shore e le navi da crociera in Marittima. È uno scenario ancora attuale?

«Non conosco Musolino.

Fossi in lui, per prima cosa farei una riunione con i presidenti delle autorità di Ravenna e Trieste per trovare una strategia comune: se l' off shore riesce a essere visto come utile per tutti, allora si va avanti. Il vulnus dei porti italiani è che non hanno un retroporto attrezzato: Marghera ha centinaia di ettari e potrebbe diventare il retroporto anche di Ravenna e Trieste, così l' Alto Adriatico diventerebbe un porto diffuso sul modello di Rotterdam, che ha banchine dislocate nel raggio di chilometri. Se in tale ottica l' off shore interessa a tutti e tre, allora sia la gestione che gli utili dovrebbero ovviamente essere condivisi».

Lei è convinto assertore della cooperazione tra i porti: pensa che Ravenna, Venezia e Trieste debbano specializzarsi ciascuno in un settore?

«Sì. Siccome la politica è indecisa, invece di fare infrastrutture e progetti comuni disperde le risorse in piccoli interventi qua e là: lo scavo del fondale, del canale, la banchina attrezzata. Nella visione di un unico grande porto la specializzazione è fondamentale: Trieste che ha fondali profondi ma non ha retroterra potrebbe specializzarsi nelle rinfuse o nell' energia; Venezia non dovrebbe dimenticare la vocazione originaria per la metallurgia e la metalmeccanica e le crociere; Ravenna si è sviluppato come porto -canale per le granaglie.

- segue

Ovviamente il sistema sta in piedi se c'è una struttura ferroviaria che funziona e fa viaggiare decine di treni al giorno verso le destinazioni europee».

Altrimenti?

«Altrimenti il mercato dei porti adriatici resta quello attuale della Pianura Padana.

Qui arrivano **navi** dal Far East con merci destinate all'Est europeo e come minimo devi dargli dieci treni al giorno che partono per quelle destinazioni. Le potenzialità ci sono ma non sono risolte; vero che a Roma c'è una cabina di regia per gli investimenti sui porti ma in una situazione di competizione come quella attuale è del tutto naturale che ognuno faccia lobby per sé. Qualunque scenario si riesca a condividere, sono necessari 5 anni perché si avvii e 10 perché si assesti».

Per le crociere sono passati già quattro anni e mezzo dal decreto Clini - Passera.

«E' un curioso Paese questo, in cui tutte le proposte alternative al passaggio in Bacino di San Marco arrivano spontaneamente da volenterosi. Possibile che non si abbia una struttura tecnica istituzionale? Secondo me bisognerebbe avere coraggio e fare un grande scalo crociere a Porto Marghera. Si vuole salvaguardare la Marittima? Allora meglio il canale Contorta che il Tresse Nuovo, che fa scavare un'isola realizzata con materiali inquinanti. Questo è un classico tema da public debate, nel quale bisognerebbe coinvolgere tutta la popolazione».

Monica Zicchiero.

MONICA ZICCHIERO

Container e navi «rubate» la guerra dei porti E l' off shore non decolla

Venezia, senza presidente, in bilico tra il problema delle grandinavi a San Marco e le limitazioni dei bassi fondali. La Msc investe sulle banchine di Trieste. Costa: «Il problema è capire che la specializzazione dev' essere sui mercati e non sui traffici. Bisogna unire le forze per competere con il Nord Europa»

metà dicembre la più grande portacontainer mai entrata in Adriatico ha attraccato al porto di Trieste. «Il molo VII è l' unico in grado di ormeggiare in contemporanea due mega -navi oceaniche», sottolinea l' Autorità portuale del Mare Adriatico Orientale (Trieste, per l' appunto). Da gennaio, la Grimaldi ha trasferito i suoi collegamenti misti merci/passeggeri tra l' Italia e la Grecia dal porto giuliano a quello di Venezia. La guerra dei porti è già tutta qui, una sfida a colpi di «furti»: di navi. Era scoppiata cinque anni fa, quando il maxi -progetto presentato da Unicredit per realizzare una nuova piastra logistica in Alto Adriatico tra Trieste e Monfalcone era stato messo in campo contro l' off shore di Venezia, che poi però ha avuto l' appoggio del governo. Grazie alla nuova piattaforma al largo, lo scalo lagunare sarebbe tra i pochi in Italia dove potrebbero attraccare navi da 20 mila teu (l' unità di misura dei container), con l' aggiunta di poter disporre a terra (questo è l' asso che cala Venezia) di infrastrutture in grado di smistare merci in tutta Europa, trovandosi in un luogo strategico per la sua collocazione lungo la «via della Seta».

96 mila tonnellate), Trieste non è riuscita a portare via le navi dalla Marittima veneziana.

Del resto più volte il presidente della Vtp, la società che gestisce le crociere, Sandro Trevisanato, aveva spiegato che le navi «mica sono pacchi da spostare da una parte all' altra». E nemmeno le merci. Anche perché per le imprese far scaricare a Trieste, piuttosto che a Venezia o Genova, non è la stessa cosa: in mezzo c' è il trasporto, spesso via camion che costa di più, a seconda della distanza dall' approdo.

«Il vero problema di fondo è capire come funziona l' Adriatico», dice il presidente uscente del porto di Venezia Paolo Costa. Non a caso qualche anno fa era stato creato un tavolo trilaterale Italia, Slovenia e Croazia per gestire e affrontare le problematiche dell' Alto Adriatico. Ravenna, Venezia, Trieste, Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia) messe insieme, dal 2008 ad oggi, hanno infatti raddoppiato il traffico container, nonostante la grande recessione. Questo per la loro posizione favorevole, che permette di servire facilmente aree strategiche - diverse - dell'

- segue

Europa. Da una parte i porti di Trieste, Koper e Rijeka (attraverso Tarvisio), dall'altra Venezia e Ravenna (Brennero) collegano i mercati dell'Est e del Nord Europa. «La specializzazione dovrebbe essere non sui traffici ma sui mercati», sottolinea Costa, da sempre impegnato a convincere il governo e gli altri porti dell'importanza della strategia cooperativa.

L'idea è quella di non avere più porti separati ma una «piattaforma» unica che possa soddisfare un mercato a 360 gradi, triplicando i container di oggi. «Non ci sono alternative a un'intesa tra gli scali dell'Alto Adriatico - va ripetendo il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta -, Venezia, Ravenna e Trieste devono presentare una sorta di piano industriale complessivo al governo». Facile a dirsi, non a farsi. alle navi risalire l'Adriatico. Vogliamo dar loro ragione o vogliamo smettere di seguire una strategia da "polli di Renzo", in cui continuiamo a farci la guerra perdendo mercato e opportunità?».

Trieste ha messo sul tavolo la «potenza» della Msc, che ha investito direttamente nel molo VII e nel porto già da più di un anno, portando oggi le navi più grandi (Msc Paloma) in grado di gestire i nuovi traffici. Venezia risponde con il record 2016 dei container (610 mila teu), nonostante la ridotta accessibilità nautica. Proprio per questo Costa continua a insistere sull'off shore, che risponde al mandato della legge speciale e delle leggi di Stabilità, dal 2013 in avanti, di completare il sistema Mose e quindi permettere l'arrivo (a 8 miglia dalla costa) della grandi navi, che altrimenti con le dighe mobili già fissate sul fondale non possono più entrare, considerando il pescaggio massimo di 12 metri.

«Non dobbiamo fare concorrenza a nessuno, ma offrire nuove opportunità ai trasporti marittimi mondiali che hanno maggiore convenienza ad utilizzare l'Adriatico come terminal», ripete il presidente del Veneto Luca Zaia, dimostrando una certa freddezza nella sfida, al contrario della collega del Friuli Venezia Giulia. E se Venezia potrebbe essere il terminale della «via della Seta», cioè dei traffici provenienti dall'Estremo Oriente via Canale di Suez, sono proprio cinesi gli investitori pronti a mettere i.

Serracchiani: “Per il Porto vecchio un progetto internazionale”



TRIESTE – “Le realizzazioni delle opere legate al riuso del Porto vecchio di Trieste rappresentano un progetto di respiro internazionale. Per questo motivo, dopo i 50 milioni stanziati dal ministero della Cultura, abbiamo contattato la Banca europea per gli investimenti al fine di reperire altre importanti risorse”.

Con queste parole la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, è intervenuta oggi a Trieste alla presentazione dei risultati dell'indagine commissionata da Confindustria Venezia Giulia alla Swg sull'opinione dei triestini in ordine al recupero del Porto vecchio. Sondaggio in base al quale l'88 per cento degli intervistati ritiene che l'operazione possa essere un trampolino di lancio per la città. Un altro dato emerso è quello della corruzione, il cui rischio viene valutato molto probabile quasi dal 50 per cento del campione.

A tal riguardo la presidente ha voluto rassicurare la platea ricordando quanto fatto per un'altra grande opera del Friuli Venezia Giulia: la realizzazione della Terza corsia autostradale, per la quale è stato sottoscritto un protocollo di legalità tre anni fa tra le Prefetture di Treviso, Udine e Venezia, la stessa presidente Serracchiani in veste di commissario, il concessionario Autovie Venete e il contraente generale. Un documento concretamente finalizzato ad una più incisiva prevenzione dei tentativi di infiltrazioni criminose negli appalti, i cui contenuti potrebbero essere declinati anche per lavori del Porto Vecchio.

Ma il parallelismo con la Terza corsia si estende anche alla parte economica, individuando proprio nel cambio di strategia adottato rispetto alla precedente legislatura, ovvero nel reperimento di risorse esterne al bilancio regionale, un modus operandi applicabile anche per il Porto vecchio ricercando fondi nazionali ed europei.

Per qual che riguarda i tempi dell'iter, Serracchiani ha evidenziato l'accelerazione impressa in questi ultimi due anni: dall'emendamento per la sdemanializzazione deliberato all'interno della legge di Stabilità, allo spostamento dei punti franchi, fino alla consegna dell'area al Comune e passando per i 50 milioni ottenuti dalla Regione dal Governo Renzi finalizzati all'inizio delle prime opere.

La prossima tappa “entro un paio di settimane”, come ha annunciato la presidente, sarà quella della firma del protocollo operativo per definire i ruoli attuatori fra Autorità portuale, Comune e Regione.

Infine la presidente, illustrando gli interventi legati ai 50 milioni, si è soffermata sulla ristrutturazione del pontone galleggiante Ursus “destinato a diventare, non solo il simbolo del Porto vecchio, ma la foto della città”.

➔ CRONACHE

CROCIERE

Msc ora punta al terminal-bis in Porto vecchio

■ MARANZANA A PAGINA 27

Msc punta al terminal bis in Porto vecchio

Interesse della compagnia di crociere per una seconda Marittima all'Adriaterminal. L'annuncio al convegno al Savoia

di Silvio Maranzana

La firma tra due settimane del Protocollo operativo per l'utilizzo dei primi 50 milioni stanziati dal Cipe, il probabile arrivo dell'incrociatore lanciamissili Vittorio Veneto da trasformare in museo galleggiante, una prestigiosa manifestazione d'interesse per realizzare una seconda Stazione marittima all'Adriaterminal. Sono fioccate le novità all'incontro "Porto vecchio: da ieri a domani" organizzato da Confindustria Venezia Giulia e svoltosi all'Hotel Savoia in una sala gremita da operatori e cittadini. La prima parte dell'incontro è stata riservata all'illustrazione degli esiti del sondaggio commissionato a Swg che hanno rilevato un interesse e una fiducia crescente da parte dei triestini nei confronti dell'operazione di riutilizzo.

Alquanto scoppiettante la tavola rotonda che ne è seguita, moderata dal giornalista Cristiano Degano, in cui la governatrice Debora Serracchiani, il sindaco

Roberto Dipiazza e il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) Mario Sommariva si sono divertiti ad annunciare novità. Quella assolutamente inedita è venuta da Sommariva. «Abbiamo una manifestazione d'interesse - ha annunciato - per la realizzazione di un terminal crocieristico al posto dell'Adriaterminal. Non posso entrare nei dettagli, ma dico che di grossi armatori in questo campo nel Mediterraneo ce ne sono soprattutto due, e uno a Trieste c'è già». La pista porta dunque a Msc, diretta concorrente di Costa, che recentemente ha aumentato la propria partecipazione nel terminal container portandola al 50%. «La mia opinione - ha però aggiunto - è che lì debba venir realizzata la seconda Stazione marittima perché non si può certo rinunciare a quella di fronte a piazza Unità».

Dipiazza e Serracchiani hanno annunciato la prossima firma del Protocollo operativo tra Regione, Comune e Adsp per dare esecuzione agli interventi in-

clusi nel finanziamento Mibact, e la governatrice ha così sintetizzato quelli principali: 25 milioni per il Museo del mare nei Magazzini 24 e 25, 12 milioni per l'iceberg nel Magazzino 26, altri milioni per il viale principale e per la gru galleggiante Ursus «che il sindaco non voleva - ha scherzato - ma che invece sarà il simbolo del Porto vecchio».

«Già a febbraio - ha aggiunto Dipiazza - gli architetti cominceranno a buttare giù i progetti e ben presto partiranno i lavori per il viale alberato che partirà da una rotonda all'incirca a 300 metri dal ponte di ferro per sbucare all'altezza della Sala Tripcovich che mi auguro di far presto sparire». E il sindaco ha anche riferito di aver già avuto un incontro con l'Autorità per realizzare un megaparking al Molo Quarto che possa far sparire tutte le automobili parcheggiate sulle Rive. «Ho già parlato con il ministro Pinotti - ha detto ancora Serracchiani - e se il ministero della Difesa pagherà la bonifica la nave Vittorio Veneto sarà omeg-

giata dinanzi al Polo museale e ne farà parte integrante». Come se non bastasse, Sommariva ha anche annunciato che Trieste con 7.631 convogli è divenuto il primo porto italiano per la movimentazione di treni avendo sorpassato anche lo scalo di La Spezia. Alla fine, in uno scambio di battute con Dipiazza, ha detto di ritenere giusto che i ricavi provenienti dalla vendita dei Magazzini sdeamianizzati vadano all'Autorità per il potenziamento delle infrastrutture del Porto nuovo. Su questi introiti il Comune rivendica una percentuale «perché il solo fatto di pensare che son il responsabile della sicurezza e della pulizia di questa nuova enorme area mi sta turbando il sonno».

E dopo i 50 milioni, come si andrà avanti? «Con fondi europei e non solo, oltre agli investimenti privati, abbiamo contattato la Banca europea per gli investimenti al fine di reperire altre importanti risorse», così Serracchiani. «Adesso - ha concluso Dipiazza - non ci ferma più nessuno».

di PRODUZIONE RISERVATA

- segue



Cresce l'interesse per spazi in Porto vecchio destinati alle crociere

Per il restauro dell'Ursus 5 milioni e mezzo Sarà la "star" dell'antico scalo recuperato

Il pontone galleggiante Ursus sarà il simbolo del nuovo Porto vecchio, quasi un'icona della grande Trieste del futuro che si arricchisce di un nuovo megarione che normativamente va ad ampliare i già esistenti rioni di Grotta e di Barcola. La prima suddivisione dei fondi Cipe prevede per l'Ursus un intervento piuttosto oneroso, di ben 5,5 milioni di euro. Nel dettaglio, si tratterà del restauro delle parti metalliche e meccaniche, della revisione della macchina, del funzionamento degli impianti e dell'installazione di un ascensore con una piattaforma panoramica. L'Ursus farà anche parte integrante del Museo del mare del Porto vecchio che verrà collocato nei Magazzini 24 e 25 e che molto probabilmente sarà arricchito e valorizzato dalla presenza dell'incrociatore lanciamissili Vittorio Veneto in disarmo dal 2006 e ancorato a Taranto dove è già stata verificata la trasportabilità della nave. (s.m.)



IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE SARÀ CONSULENTE DI BRUGNARO

Venezia, Costa "ingaggiato" dal sindaco «Sarò il garante del progetto offshore»

IL COLLOQUIO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Colto di sorpresa, ma non troppo. E comunque pronto a dire di sì «se almeno due condizioni saranno soddisfatte: la prima è evitare un ruolo che possa interferire con il nuovo presidente del porto. La seconda è che io sia il garante del progetto offshore».

Paolo Costa non è ancora ufficialmente il grande ex dell'Authority veneziana, ma ha già pronta una nuova offerta di lavoro: consulente del Comune sul progetto offshore. Gliel'ha proposta Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia con cui Costa va molto d'accordo. E lo ha fatto in pubblico, mentre presentava un nuovo collegamento stradale. «Devo ancora accettare» spiega al Secolo XIX Costa, che però con il ruolo che gli ha offerto il primo cittadino conta di rientrare in pista e dedicarsi esclusivamente alla "sua" creatura. Difficile che rifiuti. «Non sono preoccupato che sia in discussione». Insistiamo: ma il nuo-

nanziamento, con i privati (il gruppo cinese Cccg, ndr) che contribuiranno per oltre il 50%. Mi dica lei quale altro terminal in Italia può vantare una percentuale simile...». Costa è convinto che sia l'unica strada per la portualità veneziana: «Guardi che nel mondo ci credono: a metà febbraio sarò in California a presentare il progetto». Costa tra qualche giorno lascerà il posto a Pino Musolino, poco meno di 40 anni, che dovrà raccogliere un'eredità pesante: «Non ho mandato il curriculum al ministro per fare il presidente - dice Co-

sta - ma a volte penso che a queste condizioni non avrei continuato a fare il presidente». Quali condizioni? «Beh, i nuovi presidenti sono dei direttori generali. Quando il governo ha scritto che Roma ha potere di indirizzo, l'autonomia dell'Authority sta a zero, sono diventati enti svuotati, li hanno resi "piccoli". Pensi alle crociere a Venezia: già ora vogliono decidere da Roma». Per questo non vuole nemmeno un ruolo eventuale nel board della nuova Authority. E ripensa, Costa, a quando invece, non molto tempo fa, tutta Assoporti faceva la battaglia sull'autonomia finanziaria. «Ora sono anche più libero nel parlare» spiega, elencando una serie di domande che il settore produttivo e la portualità devono porsi: «Ma le risposte non ci sono. Non ne dà la riforma, ma nemmeno il piano nazionale della logistica che è fatto male». Costa demolisce sostanzialmente tutto l'intervento del governo perché, semplifichiamo, «non ascolta la domanda dei mercati». Dal globale al locale, le analisi di Costa comprendono tutto. Per questo, a proposito di mercati,

il quasi ex numero uno del porto, con una serie di dati, tabelle e spiegazioni, ritorna al rapporto, conflittuale, tra Trieste e Venezia: «Ma non siamo in concorrenza. Lo dimostrano tutti gli studi. Trieste lotta con Koper, noi al massimo con Ravenna, ma solo per il mercato interno». E per riaffermare l'importanza degli scali dell'alto Adriatico, Costa cita la tabella dei container negli anni della crisi («La sto ultimando, mancano ancora pochi numeri»): la sostanza è che l'Adriatico ha raddoppiato i volumi, mentre nel resto dei porti non è andata così bene. Ed è un altro motivo per cui l'offshore va fatto. «Ho chiesto al ministro che si vada sino in fondo alla proposta, quando cioè sarà chiaro tutto, nero su bianco, sulla carta».

www.themeditelgraph.it

vo ruolo proposto serve perché al governo non venga l'idea di cancellarlo? «Ma il governo mica può farlo, non siamo mica sotto l'arbitrio del Principe... La procedura è incardinata. Il progetto parte da lontano, è dal 2003 che ne parliamo». E poi il professore, ex rettore, ex ministro, ex parlamentare europeo e tra poco ex presidente dell'Authority portuale di Venezia, parte a ripercorrere le tappe dell'offshore, sino ad oggi: «Il progetto definitivo c'è. Lo presentiamo tra sei mesi, poi si deciderà. E ci sarà anche la proposta di fi-

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Genova-Savona, pressing per Sanguineri

Segretario generale, gli imprenditori a favore della soluzione interna

GENOVA. La preghiera, è che il "porto d'Italia" renda operativi gli organi già nominati e chiuda la casella del segretario generale, ora occupata con mandato provvisorio da Sandro Carena.

Le associazioni degli imprenditori appoggiano la "soluzione interna" perché - spiega Marco Bisagno, vicepresidente di Confindustria Genova con delega al porto - sarebbe necessaria una figura che già conosce bene la complessa e malandata macchina delle ex Autorità portuali, senza l'onere e il tempo necessari a imparare il mestiere. La riforma dei porti chiede che il segretario generale sia scelto dal Comitato di gestione su proposta del presidente «tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore (...) nonché nelle materie amministrativo-con-



Paolo Emilio Signorini

tabili». «Vedendo i parametri della legge - dice Bisagno - la scelta in linea di massima dovrebbe restringersi a pochi nomi», ancora Carena ma soprattutto Marco Sanguineri, direttore Pianificazione dell'ex **Autorità** di Genova, più volte dato in pole per l'incarico.

L'ipotesi interna, o proprio l'ipotesi Sanguineri, è caldeg-

giata anche da Andrea Gentile, presidente nazionale di Asso-logistica (terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali) sulla base degli stessi principi: serve subito un conoscitore della macchina, rispondente ai requisiti di legge. La soluzione più rapida per far ripartire un porto come Genova-Savona.

Non entra nel merito Nereo Marcucci, presidente di Confetra, la confederazione nazionale che riunisce tutte le associazioni del settore trasporti, anche se ricorda che la nomina del segretario generale «deve seguire i requisiti di legge non solo nella comprovata esperienza, ma anche rispondendo ai criteri di incompatibilità e inconfiribilità. La legge è molto chiara. Dicessi di più, rasenterei il traffico di influenze: noi imprenditori siamo usciti dai Comitati portuali, abbiamo

fatto un passo indietro. La politica ha fatto altrettanto? Finché nei comitati di gestione si vedono sindaci che nominano sindaci non mi pare... e non sto parlando solo di Genova».

Tra una settimana intanto si riuniranno al ministero dei Trasporti i presidenti già operativi delle Adsp, insieme all'ufficio di presidenza di Assoporti (Paqualino Monti, Franco Mariani e Antonino De Simone) con il responsabile della Direzione generale trasporto marittimo, Enrico Maria Pujia, e Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministro, per capire come gestire le prime scadenze dei nuovi enti: prima fra tutte la redazione dei piani operativi triennali, che dovrebbero essere pronti nell'arco di tre mesi.

A.GUA.

Segretario generale, gli imprenditori a favore della soluzione interna

GENOVA. La preghiera, è che il "porto d'Italia" renda operativi gli organi già nominati e chiuda la casella del segretario generale, ora occupata con mandato provvisorio da Sandro Carena.

Le associazioni degli imprenditori appoggiano la "soluzione interna" perché - spiega Marco Bisagno, vicepresidente di Confindustria Genova con delega al porto - sarebbe necessaria una figura che già conosce bene la complessa e malandata macchina delle ex Autorità portuali, senza l'onere e il tempo necessari a imparare il mestiere. La riforma dei porti chiede che il segretario generale sia scelto dal Comitato di gestione su proposta del presidente «tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore (...) nonché nelle materie amministrativo-con-

tabili». «Vedendo i parametri della legge - dice Bisagno - la scelta in linea di massima dovrebbe restringersi a pochi nomi», ancora Carena ma soprattutto Marco Sanguineri, direttore Pianificazione dell'ex Authority di Genova, più volte dato in pole per l'incarico.

Non entra nel merito Nereo Marcucci, presidente di Confetra, la confederazione nazionale che riunisce tutte le associazioni del settore trasporti, anche se ricorda che la nomina del segretario generale «deve seguire i requisiti di legge non solo nella comprovata esperienza, ma anche rispondendo ai criteri di incompatibilità e inconfiribilità. La legge è molto chiara. Dicessi di più, rappresenterei il traffico di influenze: noi imprenditori siamo usciti dai

fatto un passo indietro. La politica ha fatto altrettanto? Finché nei comitati di gestione si vedono sindaci che nominano sindaci non mi pare... e non sto parlando solo di Genova».

Tra una settimana intanto si riuniranno al ministero dei Trasporti i presidenti già operativi delle Adsp, insieme all'ufficio di presidenza di Assoporti (Paqualino Monti, Franco Mariani e Antonino De Simone) con il responsabile della Direzione generale trasporto marittimo, Enrico Maria Pujia, e Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministro, per capire come gestire le prime scadenze dei nuovi enti: prima fra tutte la redazione dei piani operativi triennali, che dovrebbero essere pronti nell'arco di tre mesi.

A. GUA.

I DATI DI STAZIONI MARITTIME

Genova, è boom per crociere e traghetti

Passeggeri in aumento, ma nel 2017 settore "cruise" in calo

Con il mese di dicembre si è chiuso un 2016 dall'andamento in decisa ripresa per quanto riguarda il traffico crociere ed il traffico traghetti nel porto di Genova.

Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2016 si sono registrati 3.110.432 passeggeri contro i 2.853.853 del 2015 (+256.579 pax pari a +9%). I passeggeri crociera sono passati da 848.227 nel 2015 a 1.017.368 nel 2016 (+169.141 pax, pari al +20%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato, in linea con quanto già accaduto lo scorso anno, un buon incremento, confermando l'ormai consolidata tendenza al rialzo registrata dal 2013: i passeggeri sono passati da 2.005.626 nel 2015 a 2.093.064 nel 2016 (+87.438 unità, pari al +4,4%).

Traffico crociere

Il 2016 ha registrato 248 toccate nave con 1.017.368 crocieristi, di cui 641.657 home port e 375.711 in transito, in forte aumento rispetto al 2015 (+169.141 passeggeri). L'incremento dei passeggeri home port è stato del 13,5%, mentre quello dei passeggeri in transito del 33%, confermando una tendenza alla crescita di questa ultima tipologia di passeggeri già registrata lo scorso anno. Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2016 ha portato nel terminal genovese



Il Terminal traghetti di Genova

185 toccate con ben 876.000 passeggeri, rafforzando il Porto di Genova come hub strategico nel Mediterraneo. La P&O Cruises ha confermato la sua presenza a Genova con i 16 scali che hanno portato circa 55.500 passeggeri, così come la Princess Cruises che ha portato 10 scali in transito per un totale di 35.900 passeggeri circa.

Traffico traghetti

Circa il traffico traghetti, il 2016 ha chiuso con un incremento rispetto all'anno precedente, a parte i metri lineari, che hanno registrato un calo. Di seguito il dettaglio: Passeggeri

2.093.064 (+4,36%); Auto 753.166 (+5,03%); Moto 49.459 (+12,20%); Metri lineari 1.801.886 (-5,89%).

«Come ormai da qualche anno, il traffico traghetti ha invertito la tendenza al ribasso fatta registrare dall'inizio della crisi, chiudendo con percentuali di incremento incoraggianti. Rispetto al 2015 sono stati movimentati circa 76.700 passeggeri in più sulle linee con la Sardegna, circa 9.600 con la Spagna e circa 5.600 con il Nord Africa. Stabile la Corsica e in lieve flessione la Sicilia (-3.600 passeggeri circa). Da rilevare un deciso decremento del traffico commerciale sulla Sardegna (-154.000 metri lineari circa), mentre Spagna e Sicilia crescono di circa 15.000 metri lineari ciascuna» spiega Stazioni

Marittime in una nota.

Previsioni traffico 2017

Per il 2017 si prevede un ulteriore incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita che fanno comunque ben sperare in una conferma del trend positivo evidenziato nel 2015 e nel 2016. Il traffico crociere si prevede invece stabile se non in leggera diminuzione: nel 2017 verranno movimentati circa 950.000 crocieristi, di cui 550.000 home port e 400.000 transiti. MSC confermerà la presenza portando 850.000 passeggeri, così come Princess Cruises che porterà 33.500 passeggeri.

PER QUEST'ANNO PREVISTO UN AUMENTO DEGLI SCALI DI TRAGHETTI

Passeggeri, Genova supera quota 3 milioni

Nel 2016 settore in crescita del 9%. Monzani: «Buon momento, ma c'è bisogno di nuovi spazi»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. È l'anno del record, della ripresa vera dei traghetti e del boom delle crociere.

Genova sfonda i 3 milioni di passeggeri, segna +9% rispetto all'anno precedente e riafferma una vocazione che rischia però di perdersi: «Perché il settore passeggeri soffre - attacca Edoardo Monzani, numero uno di Stazioni Marittime - Il mercato ha già puntato sul gigantismo navale nel settore delle crociere: navi sempre più grandi arrivano nei nostri scali che sono rimasti indietro a livello infrastrutturale». Serve più spazio, soprattutto a Genova, perché i numeri positivi del 2016 non rimangano un fatto isolato: «Abbiamo bisogno di banchine più lunghe per accogliere navi sempre più grandi. Il nostro porto passeggeri è piccolo, servono più spazi per stare al passo del mercato». E Monzani pensa soprattutto alle crociere. Il settore a Genova ha segnato +20% sull'anno scorso, superando il milione di passegge-

ri: «Merito del momento positivo del mercato e di Msc che ha investito ancora di più su Genova».

Nel 2017 però ci sarà un'inversione di tendenza. P&O lascerà il capoluogo ligure con la prua rivolta a Malta, ma Stazioni Marittime reggerà il colpo: le previsioni dicono che i passeggeri rimarranno intorno al milione, 850 mila di questi li porterà Msc. «La città deve cogliere questa opportunità - spiega ancora Monzani - e noi dobbiamo andare alla stessa velocità delle compagnie. Oggi viaggiamo troppo lenti: pensi solo alle difficoltà che abbiamo per riparare una banchina... E poi siamo sempre in attesa delle nuove passerelle di cui parliamo da tre anni. Speriamo almeno entro fine anno di averle a disposizione». Nei giorni scorsi anche il presidente dell'**Authority** Paolo Signorini è stato informato delle necessità del settore passeggeri del porto, ma per rispondere adeguatamente bisognerebbe ripensare alla funzione di ampie porzioni dello scalo geno-

vese. Come tempo fa, quando si prese in considerazione l'ipotesi di trasformare tutto il bacino del porto vecchio - compresa l'area in cui ora sorge il terminal contenitori Sech - in un mega scalo passeggeri per crociere e traghetti. E Monzani punta molto proprio sui traghetti: «Sono molto ottimista - spiega - perché vedo un forte movimento dei volumi. Pensare che nel 2010 avevamo perso 800 mila passeggeri...». Nel 2016 invece i traghetti consolidano la tendenza al rialzo registrata a partire dal 2013 e arrivano a quasi 2,1 milioni di passeggeri (+4,4% rispetto all'anno precedente). Merito del ritrovato traffico verso la Sardegna che ha fatto segnare 76 mila passeggeri in più e delle rotte internazionali sulla Spagna e sul Nord Africa, tutte con segno positivo. Perde invece il traffico commerciale: sempre sulla Sardegna, ad esempio, è stato registrato un deciso decremento dei metri lineari, bilanciato da Spagna e Sicilia. «E nel 2017 cresceremo ancora» chiude Monzani.

www.themediterranean.com

© BY NEND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Traghetti in partenza dal terminal del porto di Genova



MONZANI
L'amministratore delegato di Stazioni Marittime Edoardo Monzani alla guida della società

Per il 2017 si prevede un ulteriore incremento del traffico traghetti e una leggera flessione del "cruise"

ITRAFFICI

Stazioni Marittime nel 2106 i croceristi tornano sopra il milione

I croceristi tornano sopra quota un milione, confermando Genova ai vertici del traffico italiano e mediterraneo. Il 2016 si chiude infatti con un milione e 17mila passeggeri movimentati sulle navi in arrivo e in partenza dal porto di Genova, alle banchine gestite dalla società Stazioni Marittime. In ripresa anche il traffico dei traghetti. Aumentano infatti i passeggeri per la Sardegna, la Spagna e il Nord Africa, mentre resta sostanzialmente stabile la Corsica. In diminuzione, invece, è solo il traffico commerciale per la Sardegna.

Scorrendo i dati complessivi diffusi ieri dalla società di Ponte di Mille guidata dall'amministratore delegato Edoardo Monzani, nel 2016 sono stati 3.110.432 i passeggeri movimentati, contro i 2.853.853 del 2015 (+256.579 unità, pari a un'età 9%).

I passeggeri sulle navi da crociera hanno visto una vera e propria impennata, passando da 848.227 del 2015 a 1.017.368 del 2016 (+169.141 unità, più 20%).

Si conferma anche la ripresa dei traghetti che dopo gli anni più duri della crisi dal 2013 sono tornati a salire, passando da 2.005.626 nel 2015 a 2.093.064 nel 2016 (87.438 unità, più 4,4%).

Nello specifico, il 2016 dello crociera ha registrato 248 "toccate" con 641.057 passeggeri

home port e 375.711 in transito. L'incremento dei passeggeri home port è stato del 13,5%, mentre quello dei passeggeri in transito del 33%, confermando una tendenza alla crescita di questa ultima tipologia di passeggeri già registrata lo scorso anno.

«Sempre importante e maggioritaria è la presenza di Msc Crociere, che nel 2016 ha portato nel terminal genovese 185 toccate con ben 876.000 passeggeri, rafforzando il porto di Genova come hub strategico nel Mediterraneo — spiega la società — La P&O Cruises ha confermato la sua presenza a Genova con i 16 scali che hanno portato circa 55.500 passeggeri, così come la Princess Cruises che ha portato 10 scali in transito per un totale di 35.900 passeggeri».

Nel 2017, invece, il traffico croceristico potrebbe subire una leggera contrazione. Mentre infatti si prevede un ulteriore incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita che fanno ben sperare in una conferma del trend positivo evidenziato nel 2015 e nel 2016, le crociere dovrebbero assestarsi attorno alle 950mila unità, di cui 550mila home port e 400mila in transito. Msc e confermerà la presenza portando 850mila passeggeri, così come Princess Cruises che ne porterà 33.500.

(mas.m.)

DIRIGENZA RASSEGNA

Brema e Amburgo l'avanzata dei colossi del Nord spaventa gli scali della Liguria

Traffici in crescita e alleanza fra pubblici e privati
il "modello" potrebbe essere esportabile anche qui

ALDO LAMPANI

LA quantità di merci movimentate nel porto di Brema "è cresciuta del 261% tra il 1995 e il 2013 (e del 287 a tutt'oggi ndr), come dice un rapporto ufficiale stilato dalle autorità tedesche, mentre nello stesso periodo Amburgo ha visto una crescita dell'83% (al 90% a fine 2015). Il dato, sposato alla realtà italiana, ha riscontri diversi, inferiori alle percentuali del nord Europa. Lo conferma il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica. Che riprende anche le pubblicazioni più specialistiche di ciò che sa di economia del mare. Infatti, dice il dipartimento, che "uno studio della Mds Transmodal ipotizza una crescita dei porti dell'Italia settentrionale a 12 milioni nel 2030, puntando in particolare sul "possibile recupero da parte del Nord-Est (che passerebbe da poco più di 1 milione di teu a 6 milioni) di un ruolo di intermediario tra Asia e Europa centrale, zone ad elevata crescita economica. La crescita ha un ovvio bisogno di investimenti. E Genova, in materia, si muove. Leggendo lo studio "Impatto economico sociale del porto di Genova", due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera portuale attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54 mila unità lavoro. Il secondo recita che "la filiera portuale pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria e l'8,3% per l'occupazione". Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo. Un polo su cui investire. Cosa che avviene. Infatti, riprendendo come fonte l'analisi in merito del Autore portuale di Genova, la stampa specializzata dice che: "in vent'anni, dal 1994, quando hanno iniziato l'attività

con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni di euro. E gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un "picco" di 61 milioni di euro, record storico, proprio nel 2015, quando il porto ha registrato il record anche per la movimentazione dei container". Egli investimenti pubblici? Ci sono, certo, ma sono sempre pochi e lunghi ad arrivare. Altrove non è così. Nel nord Europa sul porto si investe molto e con continuità. Perché il rapporto tra città portuali e società civile locale è fortissimo. E sotto la Lanterna? Qui c'è scollamento e disaffezione. Un po' come accade per il Parlamento e la politica. A Genova, attorno al porto, si respira, da parte della gente comune, una via di mezzo tra l'irricoscenza ed il disconoscimento. E soprattutto, quando si parla di porto, lo si fa al passato. Solo di rado al presente, quasi mai al futuro. E spesso con disinteresse. Tanti, troppi genovesi il porto non lo conoscono, non lo capiscono e forse si fa troppo poco per farlo conoscere e capire. Molti cittadini non ne comprendono il funzionamento, non sanno chi lo guida, non ne intuiscono le possibilità che avrebbe di rivoltare come un guanto l'economia del territorio. Per troppi lo scalo è un insieme di costruzioni sul fronte del mare. I motti più ricorrenti sul porto? Luoghi comuni: ha dato lavoro a gente che oggi ha pensini da favola, i sindacati lo hanno rovinato, oggi alla città dà poco o niente, serve solo a chi ci lavora. Gli anziani ricordano gli anni Cinquanta e Sessanta quando dentro ed attorno alle banchine era un formicolare di attività, giorno e notte, e che "ce n'era per tutti". Ma poi sono arrivati partiti che lo hanno distrutto. Manca l'informazione? E' quasi certo. Si parla troppo da addetti ai lavori di manovre politico economiche e di lotte intestine al

lo scalo e pochissimo di cosa potrebbe essere il porto per la città e la sua gente? Forse sì. Il porto è uno sconosciuto in casa propria. Altrove non è così. Il comprensorio di Anversa produce da solo il 19% del Pil belga. Troppo per far sì che non si debba sostenerne ad ogni costo la posizione economica, quella portuale in primis. E la popolazione lo sa, e partecipa alla ventura del proprio scalo. Niente si muove nel comprensorio che non abbia ritorni per le banchine. La città e il porto hanno sofferto duramente la crisi. Per quasi un decennio le banchine avevano registrato una crescita tra il 10 ed il 20% annuo. Poi, nel 2008 si sono quasi formate. Il calo nei volumi di traffico nel 2009 è stato prossimo al 16%, percentuali recuperate a fatica negli anni. Anversa, come la Lanterna, ha sofferto la recessione in tante maniere. Se Genova non ha visto ripartire la grande industria dell'acciaio, la città belga ha subito il tracollo del mercato dell'auto, con General Motors che vi ha chiuso lo stabilimento Opel. Ma in Belgio, il porto non lo si è lasciato da solo. Né a livello cittadino, né statale, né — tantomeno — a livello politico e di opinione pubblica. Quando sono rallentati i traffici se ne sono rilanciate le infrastrutture, se ne sono finanziate le nuove costruzioni. Lo si è tenuto in vita sempre e comunque. Perché è ritenuto indispensabile e strategico. Ad Anversa si è capito perfettamente che lo scalo marittimo è l'unica entità economica in grado di ripartire rapidamente e rapidamente ricostruire ricchezza e lavoro. E far tornare tutto come prima della crisi, o quasi. Ma per riottenere il lavoro, gli operatori di Anversa si sono mossi, hanno cercato nuove entità che scalassero le banchine. Si sono si stanno dimostrando flessibili ed elastici. L'hanno mostrato un volto nuovo. E la cosa sta funzionando.

www.repubblica.it

«Torre piloti, 17 anni al manager della Messina»

GENOVA. Giampaolo Olmetti, manager della Messina, nascose guasti identici a quello che causò la strage della Torre piloti, abbattuta dalla Jolly Nero. «E lo fece per risparmiare. Va condannato a 17 anni».

SERVIZIO >> 11

IL PROCESSO SULLE 9 VITTIME DELLA TORRE PILOTI, ABBATTUTA NEL 2013 DA UNA NAVE MESSINA

«Jolly Nero, il manager paghi con 17 anni»

Il pm: «Olmetti nascose guasti identici a quello che causò la strage per risparmiare»

MATTEO INDICE

GENOVA. Si aspettano tutti la richiesta d'una condanna pesante e però dopo dieci ore di requisitoria si può ancora avere un sussulto, in quest'aula. Accade nel momento in cui un pubblico ministero dice che Giampaolo Olmetti, manager della Messina, sorvolò su una catena di guasti in modo «irridente» e lo fece per risparmiare. E quando lo stesso pm ribadisce che la conseguenza di quel comportamento fu la strage della Torre piloti, nove morti la sera del 7 maggio 2013 nel porto di Genova dopo che fu abbattuta dalla portacontainer Jolly Nero, rimasta in abbrivio all'indietro per un'impasse ai motori.

Ricordiamo: per lo scempio sono finiti a giudizio quattro componenti dell'equipaggio, ritenuti gli autori materiali dell'evoluzione che finì in tragedia, e il comandante d'armamento della compagnia, l'unico imputato che quella sera non si trovava sul mercantile. È per lui che il sostituto procuratore Walter Cotugno, al termine di un'udienza infinita,

chiede 17 anni di carcere. Quindici sono per omicidio colposo, per la morte di Daniele Fratanonio, Davide Morella, Marco De Candusio, Giuseppe Tusa, Gianni Iacoviello e Francesco Cetròla (Capitaneria di porto), Michele Robazza e Maurizio Potenza (pilotti) e Sergio Basso (operatore radio dei rimorchiatori); gli altri due sono per gli addebiti di disastro colposo e attentato alla sicurezza dei trasporti.

C'è un dettaglio cruciale, da puntualizzare. Il pm ieri si è concentrato esclusivamente sulla posizione del dirigente, rimandando il resto della requisitoria - e quindi la più che probabile richiesta di altre condanne - all'inizio della prossima settimana.

«Giampaolo Olmetti - ha ribadito l'accusa - non ha mai analizzato bene la situazione o disposto azioni correttive, per evitare il ripetersi di situazioni di pericolo con le navi della flotta Messina, tenendo conto d'una ventina di casi precedenti». Il riferimento è a una catena di guasti identici a quello che tre anni fa rese incontrollabile la Jolly: le macchine non

si riavviarono nel passaggio da marcia indietro a marcia avanti e l'inerzia fece piombare lo scafo contro l'edificio dove lavoravano militari e civili.

L'inchiesta ha permesso di scoprire che non fu affatto una fatalità, poiché in svariate occasioni - l'ultima pochi mesi prima nel canale di Suez - proprio la "Nero" aveva registrato il medesimo guasto. C'erano state insomma abbondanti avvisaglie, sulle quali di fatto si sorvolò inserendo nel diario di bordo come ipotetici correttivi azioni banalissime, generiche richieste di controllo o procedure autoreferenziali. Ovvie ma inutili, e senza mai ipotizzare una vera riparazione. «Un po' come dire - ha ironizzato il magistrato - che il visconte Lapalisse era vivo 15 minuti prima di morire». «Questa inadeguatezza della Messina - ha spiegato Cotugno - è stata rilevata da vari organismi tecnici», sebbene l'affondo arrivò nel passaggio successivo, quando si descrive un vero e proprio sistema. L'azione di sostanziale insabbiamento, insiste il pubblico ministero, «è durata negli anni, inserita in

- segue

una più complessiva gestione aziendale finalizzata al contenimento dei costi».

Gli altri indiziati sono l'allora comandante della Jolly Roberto Paoloni, il pilota Antonio Anfossi, il primo ufficiale Lorenzo Repetto e il direttore di macchina Franco Giammoro. I familiari sono rappresentanti, tra gli altri, dagli avvocati Stefano Bigliazzi, Goffredo D'Antona, Rinaldo Romanelli, Giacomo Gardella, mentre gli imputati sono difesi da Pasquale Tonani, Romano Raimondo, Paolo Costa, Pietro Bogliolo, Carlo Golda e Francesco Munari.

indice@ilsecoloxix.it

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Macerie e rottami della Torre piloti dopo l'incidente del maggio 2013

FORNETTI

Torre piloti, la scure del Pm

> Chiesti 17 anni di carcere per il Comandante di armamento della compagnia Messina, Olmetti
Ora tremano gli altri imputati per la strage di Molo Giano che costò la vita a nove persone

GIUSEPPE FILETTO

DICIASSETTE anni di carcere. La prima richiesta di condanna per il crollo della Torre Piloti - la prima, gravissima, strage del terzo millennio, avvenuta nel porto di Genova - arriva dopo 6 ore di requisitoria. E coglie un po' tutti di sorpresa. E già, perché oltre tre lustri di reclusione per Giampaolo Olmetti, il comandante di armamento della "Messina", indicano che le altre richieste per la catena di comando della motonave, la principale e diretta responsabile del disastro, potrebbero essere superiori. Si voterà lunedì e martedì prossimi, quando il pm Walter Cotugno concluderà la sua requisitoria. Il magistrato, infatti, ha deciso di trattare separatamente le posizioni di ciascun imputato. Gli altri sono: il comandante Roberto Paoloni, il pilota Antonio Anfossi, il primo ufficiale Lorenzo Repetto, il direttore di macchina Franco Giammoro. Tutti chiamati a rispondere di omicidio colposo plurimo, disastro colposo, ottentato alla sicurezza dei trasporti e crollo di costruzioni. Inoltre, Paoloni e il terzo ufficiale, Cristina Vaccaro, sono imputati di falso: per non aver annotato sul giornale di bordo il mancato funzionamento del contagiri del motore, uno dei guasti che la sera del 7 maggio 2013 pregiudicò fortemente la manovra della portacontainer e non aiutò ad evitare l'errore umano, provocando la morte di 9 marittimi e il ferimento di altri 4.

SEGUE A PAGINA XIII



Per il crollo della Torre Piloti le vittime furono nove

Processo Torre Piloti Il pm chiede 17 anni per il manager Messina

Il pubblico ministero: "Ignorate le precedenti avarie delle navi"
E da lunedì le requisitorie contro il comandante e il pilota

<SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

GIUSEPPE FILETTO

PER Olmetti, consigliere di amministrazione e delegato all'armamento della società Ignazio Messina & C., ieri il pm ha chiesto 15 anni per l'omicidio colposo e 2 anni per gli altri capi di imputazione. L'accusa, inoltre, chiede l'interdizione temporanea dagli incarichi direttivi. Secondo quanto sostiene il magistrato, durante le fasi processuali in Appello e in Cassazione, Olmetti, fino a quando non sarà definita la sua posizione, non possa ricoprire responsabilità di sicurezza

za della navigazione. Le considerazioni portate in aula durante la requisitoria sono pesanti. Il comandante di armamento, secondo il pm, "non ha mai analizzato bene la situazione o disposto azioni correttive, per evitare il ripetersi di situazioni di pericolo con le navi della flotta Messina". Il pm Cotugno ha parlato ampiamente del sistema sms (Safety management system) per la gestione della sicurezza e del codice Ism, normativa internazionale la navigazione. Il codice elenca e spiega i compiti di una compagnia per garantire la sicurezza: "Dopo alcuni incidenti e situazioni di pericolo è necessario che questi siano segnalati e siano adottate le procedure per evi-

tarne altri". In questo contesto, la "Messina" avrebbe dovuto prendere in considerazione 20 precedenti incidenti ed avrebbe dovuto adottare le dovute correzioni. Così non sarebbe stato, secondo l'accusa. Così come "Olmetti, per circa un decennio - per scelta aziendale e per riduzione dei costi - non ha fatto ciò che le norme obbligavano... non ci sono stati adeguamenti ai gravi rischi prevedibili con default ai motori".

Il processo, davanti al giudice Silvia Carpanini, riguarda il primo filone dell'inchiesta madre. Quello dell'errore umano. Gli armatori Messina da una parte ed i familiari delle vittime dall'altra, però, hanno sollecitato

ed ottenuto l'apertura di un nuovo fronte di indagine, indicando la posizione della torre di controllo, troppo esposta e poco protetta rispetto alla navigazione, come elemento se non determinante, comunque influente alla sciagura. E in questo fascicolo - sempre in mano al pm Cotugno che contesta l'omicidio colposo - risultano iscritti 7 nomi di spicco: il professore Mario Como, docente fino al 2010 all'università Tor Vergata di Roma. Nei primi Anni Novanta faceva parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il suo nome compare insieme a Ugo Tomasicchio (indagato anche lui): nell'aprile del '94 la Terza Commissione diede il via libera alla collocazione della struttura a Molo Giano. Indagati pure Fabio Capocaccia, ex commissario straordinario dell'allora Consorzio Autonomo del Porto. Poi gli ingegneri, Angelo Spaggiari, all'epoca dirigente dell'ente, che partecipò alla progettazione; Paolo Grimaldi, capo fino al '95 dell'Autorità Portuale e progettista dell'opera; Bruno Ballerini, calcolista in cemento armato, dipendente dell'impresa che realizzò la struttura, peraltro a capo dell'ufficio tecnico dell'Ente Porto fino all'84; Giorgio Mozzon, nel '95 collaudatore della torre, ex vice presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Genova. Ancora un fronte di indagine (inchiesta ter) è stato aperto nei confronti della Capitaneria di Porto e del Rina. Partendo dalla Jolly Nero, il pm Cotugno ipotizza che la sciagura non sarebbe avvenuta, se le ispezioni da parte dell'autorità marittima e degli organismi di vigilanza sulla sicurezza fossero state compiute secondo le regole.

REPORTAGE DI PAOLO MONTAUDO

“L'imputato per circa un decennio — per scelta aziendale e per riduzione dei costi — non ha fatto ciò che le norme obbligavano”

I PUNTI

IL CROLLO

La torre piloti del porto di Genova fu abbattuta dal cargo Jolly Nero della Messina mentre stava manovrando il 7 maggio 2013, la tragedia costò 9 morti e 4 feriti

L'ACCUSA

Ometti è imputato, insieme ad altre quattro persone, di omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni e attentato alla sicurezza dei trasporti

LA COMPAGNIA

Sono pesanti i rilievi mossi dal pm Cotugno anche nei confronti della compagnia, l'accusa parla di “inadeguatezza”, rilevata anche da diversi organi tecnici

LA POLEMICA/ DALLA MADRE DI UNA VITTIMA ARRIVA UNO "SCHIAFFO" ALLA CAPITANERIA

Crollo Torre Piloti: "No alla medaglia per mio figlio"

LA MEDAGLIA al Merito Civile che la Capitaneria mi ha detto di voler concedere a mio figlio è davvero l'ultima beffa al mio Giuseppe".

Adele Chiello è la mamma di Giuseppe Tusa marinaio della

Capitaneria e una delle nove vittime del crollo della Torre Piloti. A quasi quattro anni dalla tragedia resta una donna disperata, ma lucida.

È stata la sua caparbia a spingere la magistratura genovese ad aprire un filone d'indagine - che oggi conta numerosi

indagati - sulle eventuali responsabilità di chi autorizzò la costruzione della Torre a filo di banchina, senza alcuna protezione e in un'area di manovra. È stata lei l'unica delle parti civili che ha rifiutato l'offerta di risarcimento.

PRFVA PAGINA V

Crollo Torre Piloti

Adele Chiello ricorda gli 'inciuci' di alcuni ufficiali della Marina con il Rina per le certificazioni

"No alla medaglia civile per mio figlio" La madre coraggio contro la Capitaneria

MARCO PREVE

LA MEDAGLIA al Merito Civile che la Capitaneria mi ha detto di voler riconoscere a mio figlio è davvero l'ultima beffa al mio Giuseppe".

Adele Chiello è la mamma di Giuseppe Tusa marinaio della Capitaneria e una delle nove vittime del crollo della Torre Piloti. A quasi quattro anni dalla tragedia resta una donna disperata, ma lucida. È stata la sua caparbia a spingere la magistratura genovese ad aprire un filone d'indagine - che oggi conta numerosi inda-

gati - sulle eventuali responsabilità di chi autorizzò la costruzione della Torre a filo di banchina, senza alcuna protezione e in un'area di manovra. È stata lei l'unica delle parti civili che ha rifiutato l'offerta di risarcimento. La sua battaglia per portare a galla le eventuali responsabilità dei datori di lavoro di suo figlio - la Capitaneria - non è l'attacco di una donna fuori di senno per la morte del figlio (come qualcuno cerca di farla apparire), ma il risultato sofferto e puntiglioso di indagini, approfondimenti, studio degli atti.

L'ultimo capitolo di questa vicenda ruota attorno alla lettera che il co-

mandante generale delle Capitanerie di Porto Italiane, l'ammiraglio Vincenzo Melone, le ha scritto per informarla che a suo figlio verrà intitolata una motovedetta e che nel frattempo sono state avviate le procedure per la concessione della medaglia al valore civile alla memoria. Pratica istruita, per altro, "grazie" scrive l'ammiraglio - all'autorevole intervento del ministro Delrio.

"Una beffa perché hanno ritenuto che mio figlio non sia morto in servizio da "Militare", ma da civile! Ma chi gli ha mai chiesto la medaglia? Era stato proprio Melone a prometterla a noi familiari, mentre poi era stata

bloccata perché non erano morti da "eroi" militari. Aveva anche promesso il monumento al Porto Antico, in memoria dei ragazzi o firmato Renzo Piano, ma nulla di tutto questo è stato mantenuto dopo quasi quattro anni dal tragico evento (nel 2015 venne inaugurata una statua della Madonna con targhe in ricordo delle vittime proprio a Molo Giarno collocazione che solo un anno prima secondo lo stesso Melone era sbagliata perché "Qui a Molo Giarno - spieghò a Repubblica - nessuno o quasi lo vedrebbe, ndr").

"Adesso corrono ai ripari - aggiunge la signora Chiello che ha assistito a tutte le udienze del processo - per non perdere la faccia. Ma io non ho mai chiesto nessuna medaglia e nessun monumento. Il monumento lo faccio io a mio figlio e della loro medaglia non ha proprio bisogno. L'unica cosa di cui ha bisogno è il diritto alla giustizia, ma quella amministrata seriamente e senza inciuci, come quelle delle certificazioni del Rina ai Messina".

Su questo aspetto Adele Chiello sottolinea poi un'altra contraddizione della. "Ma come, dentro il processo le certificazioni vengono presentate come prova di efficienza delle navi, mentre fuori dal processo, chi le ha firmate è indagato in un altro procedimento".

Il riferimento è all'inchiesta del pm Cotugno sulle certificazioni che vede indagati funzionari del Rina e alti ufficiali della Capitaneria. Un sistema già in parte svelato dalle intercettazioni sulla tragedia della Costa Concordia e confermato dal filone nato dagli accertamenti sulla Jolly Nero.

Ombre che pesano sulle medaglie alla memoria e sulle motovedette intitolate alle vittime.

"Se la tengano, neppure lo riconoscono come militare. E dove è finito il monumento promesso dall'ammiraglio?"

LE TAPPE



LA TRAGEDIA

La notte del 7 maggio del 2013 la nave Jolly Nero della compagnia Messina in uscita dal porto urtò la Torre Piloti situata a Molo Giarno abbattendola e uccidendo nove persone



GLI IMPUTATI

Sono sei: l'intera catena di comando della nave e il pilota del porto, la società Messina e anche il comandante d'armamento della compagnia armatrice, Giampaolo Olmetti



LA RICHIESTA DEL PM

Il pm ha chiesto una condanna a 17 anni per Giampaolo Olmetti, imputato di omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni e attentato alla sicurezza dei trasporti

L'ECONOMIA

"Centrale, non dividere l'ambiente e il lavoro"

MASSIMO MINELLA A PAGINA IV



Centrale a carbone Bosco: "Grave dividere lavoro e ambiente"

Il segretario della Cgil genovese: "Non accettiamo lezioni i primi ad avere a cuore la salute sono proprio i lavoratori"

MASSIMO MINELLA

LA verità è che qui si fa festa quando chiude una fabbrica. Lo fecero per l'altoforno di Cornigliano, ci stanno provando con le riparazioni navali, lo hanno appena fatto con la centrale a carbone dell'Enel in porto. Ma mettere uno contro l'altro lavoro e ambiente è un errore gravissimo che in molti in questa città sembrano non capire. Ivano Bosco, segretario della Cgil genovese, è a Roma per un direttivo nazionale della Filil sul lavoro portuale. Quelle banchine ha cominciato a calpestarle presto, da operaio dei bacini di carenaggio. Poi la lunga esperienza a difendere i lavoratori del porto prima di essere chiamato alla guida della Camera del Lavoro di Genova. «Non c'è mai stato un solo giorno in cui non ho pensato alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori - spiega - Non mi fraintenda, ma noi non abbiamo bisogno di comitati, sappiamo bene che cosa vuol dire difesa della sicurezza e della salute, guardi solo alla nostra battaglia sull'amianto. Ma questo non vuol dire voltare le spalle al lavoro, alla difesa di un'occupazione quotidianamente messa in discussione». Il ritorno del carbone nel porto di Genova, ancorché temporaneo, sta dividendo la città. La centrale Enel era stata chiusa definitivamente la scorsa estate, ma la richiesta della Francia, che con le centrali nucleari in manutenzione deve importare energia per far fronte ai suoi fabbisogni, ha in-

dotto il gruppo a "riaccendere" anche la vecchia centrale del porto. Qualche mese, il tempo necessario a completare i lavori di manutenzione delle centrali nucleari francesi (e anche su questo fronte si potrebbe aprire una lunga riflessione) e poi la centrale sarà nuovamente chiusa.

Bosco, sono in tanti a contestare il riavvio della centrale a carbone. Ancora una volta si contrappongono le esigenze del territorio, che certo non può gioire per il riavvio dell'impianto, con quelle dei lavoratori. Lei che ne pensa?

«Che se iniziamo a impostarla così non andiamo da nessuna parte. La contrapposizione crea solo danni, accende gli animi e soprattutto allontana da ogni possibile soluzione».

Converrà che il riavvio di una centrale alimentata a carbone, la cui chiusura era da tempo annunciata, non può essere salutata con gioia?

«Ma perché si gioisce solo quando si chiudono fabbriche e impianti? Chi produce deve rispettare dei parametri molto rigidi, chi non li rispetta viene giustamente sanzionato e fermato. In questo caso specifico si tratta di un riavvio temporaneo frutto di una richiesta di un altro Paese. Un riavvio che noi non valutiamo negativamente soprattutto perché garantisce un po' di ossigeno alla Compagnia Pietro Chiesa, che ancora attende una soluzione circa il suo futuro».

In questo modo, però, il problema della contrapposizione ambiente-lavoro tor-

na a riproporsi...

«No, se proviamo a fare un salto di qualità su temi come questo, invece di cercare sempre contrapposizioni nette. Non mi risulta che in tutta Europa sia questa l'unica centrale che produca energia dal carbone. Ora lavorerà qualche mese. Vogliamo sfruttare questo periodo per aprire una riflessione seria, vera, sul futuro dei lavoratori e dell'area in questione? Vogliamo discutere nel rispetto di tutte le posizioni? Ecco, quando parlo di salto di qualità è a questo che mi riferisco».

Questa volta ce la faremo?

«Non lo so, ma dobbiamo provarci. Quello che è accaduto con l'Ilva di Cornigliano è un ricordo ancora vivo, venne chiuso l'altoforno ma si diede continuità produttiva con altre attività. Sulle riparazioni navali la battaglia è sempre molto forte. Misuriamoci sul carbone, noi siamo pronti».

Vi accusano di essere "industrialisti". Che risponde?

«Noi industrialisti? Non è così ed è la storia della Cgil e del sindacato a ribadirlo per noi. Siamo sempre stati i primi a difendere la salute e non abbiamo mai avuto bisogno dei comitati perché sono sempre stati i lavoratori i primi scendere in campo per la tutela della propria salute. Ripeto, avviamo un confronto vero, senza pregiudizi, facciamolo anche per dare una risposta a una realtà storica di questa città come la Compagnia Pietro Chiesa e agli altri lavoratori che sono stati colpiti dallo stop alla centrale. È chiedere

Liguria: l'ammiraglio Pettorino in visita all'Ufficio Locale Marittimo di Varazze

(FERPRESS) – Genova, 16 GEN – L'Ammiraglio Pettorino, Comandante Regionale della Guardia Costiera ligure, si è recato questa in visita presso la sede dell'Ufficio Locale Marittimo di Varazze. Lo si apprende da una nota della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Genova. Accompagnato dal Comandante della Capitaneria di Porto di Savona Vitale e dal Titolare dell'Ufficio Locale, ha svolto un sopralluogo nelle aree portuali ed incontrato il Direttore dello scalo. La visita è poi proseguita in Comune dove la giunta presente ha voluto ringraziare l'Ammiraglio per la collaborazione che gli uffici periferici della guardia costiera garantiscono nei confronti dell'Amministrazione comunale.

L'Ammiraglio, ha assicurato il sostegno della Guardia Costiera, dei suoi uomini e dei mezzi, per contribuire a rendere sicura e corretta la fruizione del litorale. Una riviera, che nella trascorsa stagione estiva, era stata sorvolata dall'Ammiraglio a bordo di un elicottero della guardia costiera.

“Il compito delle Capitanerie è anche quello di sostenere e aiutare tutti coloro che sul mare lavorano o trascorrono il loro tempo libero. Ed è in questa direzione che svolge la propria attività l'Ufficio Locale Marittimo di Varazze”, ha precisato Pettorino.

L'Ammiraglio, che in precedenza non aveva avuto ancora la possibilità di visitare Varazze in virtù dei numerosi impegni, specie nell'ultimo anno in cui ha ricoperto anche l'incarico di Commissario dell'Autorità portuale di Genova, ha espresso infine parole di apprezzamento per la città di Varazze, una città molto bella con grandi potenzialità nel settore portuale.

Authority, un passo avanti per Corsini presidente

Il ministro Delrio ha trasmesso al Parlamento la richiesta per avere il parere delle commissioni. E ora parte il toto-nomi anche per il comitato di gestione

DI LIVORNO

Fa un altro passo in avanti l'iter per la nomina del presidente della nuova **Authority portuale** di sistema che aggrega il porto di Livorno e quello di Piombino: risulta che il ministro delle infrastrutture e dei trasporti **Graziano Delrio** abbia trasmesso alle Camere la richiesta di parere sul nome di **Stefano Corsini**, ingegnere romano che finora ha fatto parte dell'équipe di Palazzo Chigi.

Si tratta di un passaggio formale obbligatorio: le commissioni parlamentari devono esprimersi sulla proposta di nomina fatta dal ministro (dopo aver raggiunto l'intesa con

il governatore **Enrico Rossi**). È vero che il passaggio parlamentare non ha il potere di sovvertire la scelta del ministro ma sarebbe un segnale politico pesante un no che suonerebbe come una partenza tutta in salita.

È una eventualità che, comunque, sembra abbastanza remota, stando almeno ai pubblici apprezzamenti che all'ingegner Corsini sono arrivati sia da Delrio che da Rossi in occasione dell'inaugurazione della direttissima ferroviaria in Darsena Toscana.

Nel menù dei problemi da risolvere c'è anche la nomina del comitato di gestione, cioè dell'ex comitato portuale: il nuovo organismo non vede so-

lo allargato a Piombino l'ambito territoriale ma trova anche cambiato l'identikit delle nomine da fare. Fuori sia i sindacati che le organizzazioni imprenditoriali, restano le rappresentanze istituzionali. E fin qui si tratta solo di ricordarsi che il potere di designazione lo hanno solo il Comune sede della nuova **Authority** (Livorno), quello dove aveva sede **l'Authority** accorpata (Piombino), la Regione, l'autorità marittima.

Ma c'è un "ma". La nuova normativa, secondo un diktat esplicito del ministero, prevede che nel team che affianca il presidente possano sedere solo persone sotto i 65 anni e che abbiano comprovata qualifica-

zione professionale e esperienza specifica. È uno sbarramento che in altri porti ha creato non pochi problemi, facendo traballare equilibri e nomine già pressoché consolidate.

Resta sul tavolo anche la questione del segretario generale, la figura che sta al fianco del presidente e alla testa della ricostruzione dell'ente. In ballo l'ipotesi di puntare su **Luciano Guerrieri**, che ha dato buona prova di sé a Piombino per 11 anni, o quella di riconfermare **Massimo Provinciali**, attuale numero due accanto a **Enrico Gallanti**, che ha dalla sua il nuovo Prg portuale. Salvo che un eventuale impasse nel testa a testa possa far spuntare come terzo incomodo un outsider, magari di tipo istituzionale.



Stefano Corsini

PORTO 2000 CONFERMA PER LIVORNO

Più crociere e traghetti

Cresciute anche le operazioni "home" - Le previsioni

LIVORNO - Come riferito nel numero scorso del nostro giornale il 2016 si chiude con ottimi risultati per il traffico passeggeri nel porto di Livorno. Per le crociere l'anno si è concluso come le previsioni

annunciavano: 807.935 passeggeri (+18% rispetto all'anno precedente). Per i traghetti 2.193.678 (+18,18%). Un bilancio più che positivo che conferma il trend di ripresa registrato nel 2015.

Sono stati 406 scali in tutto per le crociere (+9%) e 2036 le partenze/arrivi delle navi traghetti. Numeri importanti che riportano il porto di Livorno in alto delle classifiche dei traffici nei porti italiani.

Un 2016 all'insegna quindi del "più" - rende noto la Porto 2000 - che ha riguardato gli scali, i passeggeri, il traffico delle auto, le partenze giornaliere e che hanno visto intensificare tutte le attività a terra compiute da Porto di Livorno (segue a pagina 4)

Più crociere e traghetti

2000 e una proficua collaborazione tra tutti i terminalisti che hanno permesso l'ingresso nel porto di tante navi da crociera anche nello stesso giorno. Si sono contate anche giornate con 6 navi all'ormeggio.

La stagione crociera in particolare ha visto l'ingresso di nuove navi ed una programmazione fitta ricca di acquisizioni e di rientri di importanti linee che in passato avevano lasciato Livorno.

Basti pensare ai viaggi inaugurati di Carnival Vista la nuova nave di Carnival USA e di Viking Sea, il nuovissimo dello extra lusso del Gruppo Norvegese Viking Cruise Line. Ed ancora, lo scalo di Mein Schiff 3 che ha programmato anche una significativa visita al Teatro Goldoni con un concerto dedicato agli ospiti

della nave. Senza dimenticare lo scalo della nuovissima Tui Discovery e quello di Norwegian Star che va ad aggiungersi agli scali delle grandi navi Norwegian Spirit ed Norwegian Epic.

Per il porto di Livorno la stagione crociera 2016 ha significato anche un aumento di scali in home port (come per MSC Armonia) grazie anche al miglioramento del Terminal Alto Fondale che si è dotato di due nuove zone di imbarco e sbarco dedicate appunto ad operazioni in home port.

All'intensificazione delle operazioni - scrive ancora la Porto 2000 - sia a terra che dei servizi di ormeggio, di approvvigionamento viveri oltre che di prima accoglienza al Terminal, nell'anno 2016 si sono aggiunte attività di marketing specifiche sotto l'egida di una aumentata collaborazione con la Regione Toscana e di potenziamento del ruolo del porto di Livorno come "Porto per la Toscana" alle

fiere di settore come il Sea Trade Cruise Global di Ft. Lauderdale in Florida a marzo ed il Sea Trade Med di Tenerife a settembre, la partecipazione assidua e attiva agli appuntamenti internazionali organizzati da CLIA (Associazione Internazionale degli Armatori) che ha visto una crescita delle relazioni commerciali con tutti i gruppi armatoriali, l'organizzazione di eventi sul territorio dedicati ai crocieristi, prima fra tutti l'evento SilverSea in Fortezza Vecchia nel mese di novembre.

Sul fronte traghetti i numeri hanno superato le aspettative sia per quanto riguarda i passeggeri, il traffico mezzi e il numero delle partenze giornaliere suddivisi nei tre grandi gruppi armatoriali di Moby, Forship e Grimaldi.

Porto di Livorno 2000 ha intensificato tutte le attività dedicate a questo traffico con l'aumento di alta stagione di personale e di

servizi e con l'allargamento delle aree portuali volte a gestire questi flussi (ricordiamo in particolare la realizzazione della nuova area di pre imbarco dell'ex parcheggio Azzini).

Le previsioni per il 2017 sono anch'esse incoraggianti sia sul fronte crociera (ad oggi, nonostante il mercato del Mediterraneo sia fortemente condizionato dal clima di tensione internazionale, abbiamo schedato 355 scali per un totale di circa 700 mila passeggeri) ed il fronte traghetti è destinato a superare i numeri di quest'anno, oltre 2 milioni e 200 mila passeggeri.

Lo scalo di Livorno - commenta il presidente di Porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali - crescerà ancora. Il 2017 vedrà due momenti fondamentali per Porto di Livorno 2000: il completamento della procedura di privatizzazione entro febbraio e la messa in disponibilità della Calata Orlando, grazie alla delocalizzazione del Terminal Rinfuse".

Porto 2000 comunicazione e Omero



Massimo Provinciali

LIVORNO Dal presidente della Porto 2000 avvocato Massimo Provinciali, riceviamo.

Gentile direttore, sul numero de La Gazzetta Marittima (segue in ultima pagina)

Porto 2000

del 31 dicembre 2016, è stato pubblicato a pag. 25 un articolo senza firma nel quale si forniscono alcune anticipazioni sulle performances del Porto di Livorno nel corso del 2016.

La parte finale dell'articolo contiene alcune considerazioni sul traffico crocieristico e sulla Porto di Livorno 2000 che suonano con il principio di obiettività.

In primo luogo si fa riferimento ai "...tanti problemi che ritardano la gara per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000...". Al riguardo vorrei informarla che la gara sta andando avanti regolarmente, che la Commissione giudicatrice ha esaurito in seduta pubblica la complessa fase di verifica della corposa documentazione amministrativa presentata dai concorrenti, che è iniziato l'esame delle offerte tecniche e che la Commissione stessa ha stilato un fitto calendario di sedute che dovrebbe portare alla conclusione della gara intorno alla metà di febbraio.

In secondo luogo si auspica "...un rilancio della sua gestione...". Anche in questo caso, vorrei evidenziare che (fermo restando che si può sempre migliorare e che uno dei risultati attesi dall'acquisizione di un socio commerciale è proprio il miglioramento delle performances), il 2016 si è chiuso con un +18% di passeggeri traghetti, un +19% di veicoli sui traghetti e un +16% di crocieristi che hanno superato, come previsto ad inizio anno, la soglia degli 800.000. Tale incremento di traffico (e, conseguentemente, frutto anche di una buona gestione del Terminal...), ha comportato particolare impegno da

parte del personale operativo della Società anche per l'intervenuto innalzamento dei livelli di security che, non Le sarà sfuggito, hanno comportato un'intensificazione dei controlli, attività che il personale ha svolto con capacità e professionalità, riconosciute dalle istituzioni e dall'utenza.

Infine, nell'articolo si auspica una miglior professionalizzazione in particolare del settore della comunicazione. Anche in questo caso, al meglio non c'è mai limite. Ma Le vorrei ricordare che il settore comunicazione e marketing della Porto di Livorno 2000 ha garantito una presenza costante sulle testate locali e nazionali di settore, compresa quella da Lei diretta, una proficua collaborazione con testate televisive locali e regionali in particolare per eventi ed approfondimenti tematici (evento Seaburn, evento Silver Sea, ecc...), eventi di rilevanza economica e sociale come il Convegno sulle crociere di metà giugno o la ormai consolidata manifestazione "Natale in Fortezza", con migliaia di visitatori, una partnership con il Teatro del Silenzio, eccellenza culturale del territorio e, non ultima, una collaborazione con la Regione Toscana che ha convinto l'istituzione a partecipare con finanziamenti rilevanti alle manifestazioni fieristiche europee e mondiali ed alla realizzazione di prodotti come il cortometraggio Alice's adventures in Tuscany, di promozione del territorio, visto da centinaia di spettatori, utilizzato dal Consolato italiano a Miami nelle sue relazioni istituzionali e premiato con la partecipazione fuori concorso al festival di Roma della cinematografia on-line.

Confermo che tutto è migliorabile e che contiamo molto sull'apporto innovativo da parte del concorrente che diventerà il nuovo socio della Porto 2000, ma mi sembra onestamente infondato ed inutile andare a cercare problemi dove non ce ne sono e criticare apoditticamente ed ingiustamente la professionalità di lavoratrici e lavoratori che hanno consentito gli ottimi risultati di questi due anni.

Certo che vorrò usarmi la cortesia della pubblicazione integrale di questa mia. La ringrazio e La saluto.

Massimo Provinciali

Ai preme confermate, prima di ogni altra cosa, che il diritto di replica auspicato dall'avvocato Provinciali per quanto mi riguarda non è solo cortesia, ma dovere professionale cui non derogo mai.

Nel merito, scinderei la cortesia, ma peccata nota del presidente della Porto 2000 in due. Sulla prima ("I tanti problemi che ritardano la gara etc.") ho l'impressione che Provinciali abbia ristretto la sua analisi al solo elemento burocratico della gara dimenticando - forse a

tutt'altre faccende affaccendato, come scriveva il Manzoni - che i problemi ci sono, in particolare quelli relativi alla "liberazione" delle aree che dovrebbero costituire la base della nuova stazione crociera, visti i continzi in atto con la Cilp per l'Alto Fondale, con il Tco per la calata Orlando, eccetera. Tutti lieti di apprendere che la gara potrebbe chiudere a fine febbraio. E' sul come, e sulla soluzione dei suddetti problemi che ci sono invece i nostri (e non solo) dubbi.

La seconda parte della nota è una serena e appassionata difesa del settore della comunicazione. Che sia Serena non ci sorprende. Che sia Appassionata nemmeno. Che la comunicazione abbia assicurato la presenza di iniziative e manifestazioni sulle numerose testate non è in discussione, anche se il modus di relazionarsi spesso non è stato, a mio parere, il migliore. Provinciali sa bene che i metri di giudizio, specie sulla comunicazione, sono spesso personali. Comprendiamo che il suo sia sugli scudi, anzi su un letto di rose, ma mi permeta di non essere totalmente d'accordo. Non c'è, nel mio giudizio, alcun attacco alla professionalità di alcuno: solo un auspicio a migliorare, che come lui stesso scrive ("Confermo che tutto è migliorabile") è sempre nei desideri degli uomini di buona volontà. Perché anche a me, e a tutti noi della Gazzetta Marittima, preme che la Porto 2000 raggiunga prima possibile il massimo delle sue potenzialità, trovi l'auspicato assetto definitivo, valori che al suo interno è capace e sa far bene il proprio mestiere. Senza con questo pretendere che tutti i lavoratori e lavoratrici siano acriticamente riconosciuti eccelsi, senza cadute o zone d'ombra. Scriveva Orazio nella sua "Ars Poetica": "Quantum bonus dormitat Homerus. Che tradotto (non certo per Provinciali, cui riconosco una apprezzabile conoscenza dei classici latini) significa che anche il buon Omero qualche volta dormicchia, cioè non rende al meglio. Figuriamoci se non può essere migliorabile l'amata comunicazione di Provinciali. Specie quando dimostra di aver dormicchiato. Forse tra le braccia di Morfeo, per rimanere tra i classici latini?

Antonio Fulvi

ARRIVANO I PRIMI CONSUNTIVI DEL MOVIMENTO NEL PORTO

A Livorno un 2016 in buona crescita: (più 700 navi rispetto all'anno prima)

I ro/ro trascinano gli aumenti ma anche le altre componenti sono in positivo - La ripresa delle navi cisterna per la raffineria - La prospettiva dei traffici delle crociere

LIVORNO - Le cifre sono ancora officiose, ma l'Avvisatore Marittimo sulla torre azzurra del porto non sgarrisce: i Moniga sono molto attenti, registrando sui loro brogliacci anche le navette tramp. Morale: il porto di Livorno chiude il 2016 con un aumento di traffico di oltre 700 navi. Siamo a un record negli ultimi anni, malgrado la crisi mondiale ancora morda forte. Ma c'è di più: il porto si sta caratterizzando sempre di più come scalo "multipurpose" con tutte le componenti di un traffico marittimo possibili.

L'incremento più alto rispetto al passato è stato quello dei ro/ro e dei ro/pax: comprensibile, vista anche la sfida in atto tra le grandi compagnie del settore, in particolare il gruppo Grimaldi e il gruppo Onorato. E forse sarà proprio questo il settore, i ro/ro in primis, che avrà bisogno di una rivisitazione di aree e di banchine nella prossima gestione dell'Autorità di sistema portuale, con una visione integrata tra Livorno e Piombino. Intanto però, il traffico cresce e faticosamente un po' tutti i terminal si arrangiano come possono.

Sui containers si è già detto: mentre Enio Lorenzini ha avviato il nuovo collegamento MSC (con Hapag Lloyd che vi carica) dalla sponda est, chiudendo un 2016 a pari quantitativi di contenitori ma con forti incrementi "multipurpose", il TDT ha registrato oltre 600 mila teu, che il suo amministratore delegato Luca Becce ritiene saranno il punto di partenza per questo 2017, malgrado l'anno non si presenti facile per la logistica



mondiale.

Un settore che invece ha ripreso a tirare con forza, anche se totalmente ignorato, è quello del greggio. Subito dopo le feste di natale la raffineria ENI, che pure nel piano generale dell'ente è in vendita, ha ripreso a lavorare a tutto regime con un arrivo di 800 mila tonnellate di greggio il giorno 27 dicembre e la contemporanea partenza di due navi di prodotto raffinato (la "Mont Olympus" con 14 mila tonnellate di gasolio è stata l'ultima) in rapida sequenza. Secondo le cifre registrate dalla Capitaneria, da quando ha preso fuoco l'altra importante raffineria ENI del nord Adriatico quella di Livorno sta "pompando" a tutta forza, con una movimentazione tra le 60 e le 80 mila tonnellate di greggio in arrivo ogni settimana. Un movimento che forse in città - e nello stesso porto - viene avvertito meno di quello delle grandi navi da crociera: ma

che per l'economia dello scalo e per i suoi servizi ha ugualmente un buon valore aggiunto.

Discorso a parte meritano, appunto, le crociere. Il loro impatto sull'economia cittadina è ancora marginale, tanto che lo stesso sindaco Filippo Nogarini nel suo saluto di fine anno ha richiamato alla necessità di migliorare "accoglienza turistica" e le offerte ai croceristi per "tenerseli" in città; ma per il porto il valore è alto. E lo sarà ancora di più quando saranno risolti - e qui sta il problema - i tanti problemi che ritardano la gara per la privatizzazione della Porto 2000, il rilancio della sua gestione, la miglior professionalizzazione di alcuni dei suoi settori (sulla comunicazione in particolare) e il grande piano di un "comparto" che sia all'altezza del gioiello turistico che è la Toscana. Le premesse ci sono, bisogna andare avanti più velocemente.

Authority livornese: "Il bacino è sotto sequestro, è lo stato dei fatti"

LIVORNO- *"Noi vogliamo riattivare i bacini, compatibilmente con le attività che stanno sorgendo in quell'area". A dirlo è il segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno, Massimo Provinciali, intervenendo durante la conferenza riguardante il Cantiere navale dei bacini di carenaggio, tenutasi nella sede della Circoscrizione n.1 del Comune di Livorno. "L'Autorità portuale non ha alcun interesse a cancellare il comparto dei bacini", sottolinea Provinciali, "noi difendiamo il bando di gara pubblicato due giorni dopo l'approvazione del PRP e a quest'ora l'iter si sarebbe già concluso se non si fosse verificata la tragedia".*

La vicenda risale al 25 agosto 2015 quando la nave oceanografica Urania si trova nel bacino galleggiante Mediterraneo dello scalo toscano per lavori di manutenzione, quando un puntello cede inclinando la nave di una trentina di gradi e alcuni materiali cadono e travolgendo quattro membri dell'equipaggio. Gabriele Petrone, 39 anni, rimane ucciso nell'incidente, altri tre marittimi riportano gravi ferite. Ad oggi l'ostacolo al proseguimento della gara per l'affidamento della concessione rimane il sequestro del bacino, anche se la Procura probabilmente potrebbe arrivare al dissequestro qualora ci fosse un piano di recupero della struttura.

Provinciali spiega "il compendio dei bacini è sotto sequestro penale. Possiamo fare tutte le petizioni che vogliamo, le sottoscrivo anch'io se serve, ma a chi le indirizziamo, alla Procura della Repubblica? Questo è lo stato dei fatti". Provinciali ha ricordato che dall'incidente non è trascorso un solo giorno in cui la pratica è rimasta ferma: "siamo in costante contatto con la Procura - ha detto il numero due dello scalo labronico - e siamo in attesa di conoscere la data in cui sarà possibile effettuare il sopralluogo limitatamente all'area in cui è attualmente appoggiata la nave, al fine di verificare l'entità e l'estensione dei danni. L'Autorità portuale non si nasconde dietro a un dito: siamo i primi interessati a voler riprendere la gara.

- segue

Questo è l'unica verità" "chi vi dice altro - ha aggiunto Provinciali - o non conosce le cose, e allora sarebbe il caso che si informasse prima di creare delle false aspettative, oppure lo fa strumentalmente speculando sullo stato d'animo dei lavoratori, sobillando uno stato di malessere che non ha fondamento nei dati di fatto".

Nave si incaglia a pochi metri dalla riva di Livorno

Livorno –Il vento di libeccio che soffiava a 80 chilometri l'ora ha causato questa mattina l'incagliamento della nave Sigma, un mercantile di circa 128 metri che naviga con bandiera liberiana, di 6.500 tonnellate di stazza.. La nave era ancorata in rada a circa 500 metri dall'ingresso del porto di Livorno, dove avrebbe dovuto sbarcare un carico di minerale di ferro, quando una violenta ondata ha strappato l'ancora di poppa cominciando a trascinare il mercantile verso la zona dei "Tre Ponti", un tratto di mare caratterizzato da un basso fondale roccioso. All'inizio della mattina la nave si era fermata a circa trenta metri dalla terra, poi con il passare delle ore la forte mareggiata e il vento hanno scagliato la Sigma a pochissimi metri dalla riva. La Capitaneria di porto ha subito inviato sul posto un rimorchiatore che però causa le proibitive condizioni del mare non è potuto intervenire. A bordo della Sigma sono circa diciotto uomini dell'equipaggio che fino a questo momento non sono potuti scendere. Non si segnalano feriti.

La coincidenza, funesta, è che oggi ricorre la data dell'incidente della "Costa Concordia" avvenuto nel 2012 al largo dell'isola del Giglio, isola dell'arcipelago toscano, e, per chi fosse superstizioso si può anche aggiungere che oggi si tratta di "venerdì 13".

Livorno: a causa del mare in burrasca un mercantile di 128 m si è incagliato a pochi metri dalla riva

(FERPRESS) – Livorno, 13 GEN – Il Comune di Livorno sta monitorando senza sosta la situazione che si è venuta a creare nelle prime ore di questa mattina quando, a causa del forte vento e del mare in burrasca, un mercantile di 128 metri, la Sigma, battente bandiera liberiana, si è incagliato a poche decine di metri dalla riva, all'altezza della Rotonda di Ardenza.

Secondo quanto si apprende da una nota del Comune il sindaco si è messo in contatto con il comandante della Capitaneria di Porto, Vincenzo De Marco, che lo ha informato sulle manovre che dovranno essere compiute per mettere in sicurezza la nave.

Una volta accertato che i membri dell'equipaggio della nave cargo non erano in pericolo e avevano deciso di rimanere a bordo, il sindaco si è recato sul posto insieme alla Polizia municipale e alla Protezione civile.

“Da questo momento in poi – sottolinea il sindaco Nogarini – la nostra attenzione si concentrerà in particolare sul monitoraggio ambientale. Vogliamo essere sicuri che non avvengano sversamenti di in mare. La nave non trasporta merce e dunque l'unico problema può essere rappresentato dal carburante”.

“Ci tengo però a sottolineare un altro fatto – conclude il sindaco -: fermo restando che gli incidenti e i guasti alle imbarcazioni, specie con un vento così forte e un mare così agitato, sono da mettere in conto, bisogna anche rendersi conto che non avere un bacino funzionante rende il porto di Livorno meno sicuro.

Se avessimo avuto il bacino attivo, avremmo potuto evitare di effettuare i lavori in banchina, scongiurando così il rischio che eventuali sversamenti che non potrebbero essere arginati con la stessa rapidità.

Non solo. Livorno sta diventando un hub importante per il traffico Ro-Ro e, visto che le banchine scarseggiano, le grandi navi spesso sostano diversi giorni in rada. Si tratta di navi che soffrono molto le libecciate e dunque, se vogliamo davvero avere un porto attrattivo e sicuro, diventa fondamentale la riapertura dei bacini di carenaggio”.

ALLA DERIVA

Nave impazzita paura a Livorno

Una manovra sbagliata nella burrasca e finisce incagliata tra gli scogli del lungomare. L'incubo è che resti lì a lungo

**A cinque
anni esatti
dalla Concordia
si è rischiato
un disastro**
Falliti i tentativi
di fermarla
Equipaggio
prigioniero

di Lara Loreti
a LIVORNO

Come una spada nel fianco. Un titano di ferro lungo 128 metri, 6.500 tonnellate di stazza, ha trafitto il lido per eccellenza dei livornesi: il Gabbiano, a un passo dalla Rotonda di Ardenza. La nave cargo Sigma, battente bandiera liberiana, ieri mattina si è incagliata nel cuore del lungomare livornese, dopo aver combattuto per ore con una violenta mareggiata, spinta da raffiche di vento a cento chilometri orari. Una battaglia da cui è uscita sconfitta: la nave, ferma in rada con le ancore calate, non riesce a governarsi, prova a riurarsi, ma finisce in totale balia delle onde. Neanche il rimorchiatore riesce ad agganciarla. A bordo ci sono 18 persone dell'equipaggio, tutti ucraini, a partire dal co-

mandante, 52 anni. Stanno bene e il comandante, in accordo con la Capitaneria, ha deciso di far rimanere tutti a bordo, anche per la notte.

Nessuno si è fatto male, ma forte è stata la paura. E grande ora è l'incertezza su come dovrà essere risolta la situazione: fino a quando la nave resterà incagliata nel punto più bello del lungomare livornese, a siniboleggiare il pericolo corso? Riuscirà a ritrovare il galleggiamento o l'equipaggio dovrà essere trasbordato? Tanti i dubbi anche sulla dinamica dell'incidente, su cui ora sta indagando la Capitaneria di porto, che ha informato la Procura. Mentre è difficile non cedere alla suggestione delle coincidenze: l'incidente è accaduto a 5 anni esatti dalla tragedia della Costa Concordia, e anche in quel caso fu un venerdì nero. E freddo.

Già, la mattinata è spazzata dal vento e il mare livornese è un serpente indemoniato che si agita e s'attorciglia in grigi e minacciosi cavalloni. La nave è enorme, rossa, un po' arrugginita, e la prua rivolta verso terra, anche se continua a oscillare. È visibile anche da lontano. Ma mano a mano che ci si avvicina al Gabbiano, diventa sempre più grande. Sembra parcheggiata sulla Rotonda, e di fatto quasi lo è: la distanza dalla costa è davvero minima, pochi metri la dividono dagli scogli e dalla striscia di cemento da dove ogni giorno,

anche d'inverno, si tuffano i livornesi. E il rischio che possa sprizzarsi o perdere il carburante pesa come un macigno sulla città. L'immagine che resta più impressa sono tutte quelle persone che riprendono la scena col telefonino. Sfidando un vento così forte che quasi non fa stare in piedi.

Tutti si pongono la stessa domanda: come è finita lì? Sigma è arrivata nella rada del porto di Livorno giovedì alle 11.45: la cargo è vuota, aspetta di entrare nello scalo per fare un carico di grano, per poi ripartire per Tunisi. L'ingresso in porto dovrebbe avvenire oggi, nel pomeriggio. La notte tra giovedì e ieri scorre abbastanza tranquilla, anche se il vento comincia già ad alzarsi. Ma i veri problemi arrivano di mattina. La nave, priva del carico, appare leggera. E l'ancora non trova il giusto appiglio. O almeno così pare. A quel punto, secondo le prime ipotesi investigative, l'equipaggio prova a ritirare le ancore. Ma è troppo tardi. È forse questa la manovra che invece di rivelarsi salvifica crea il problema più grande alla stabilità del cargo. Le indagini della Capitaneria faranno chiarezza su questo e altri punti oscuri. E non è escluso che ci sia stata anche una svista nella valutazione della gravità della situazione. Alle 8.20 la Capitaneria intercetta la nave nel sistema Ais (Automatic Information System), che monitora le imbarcazioni presenti in

porto, e nota che sta scarrocciando, cioè che non è stabile e la sua rotta è dominata dal vento. «La sala operativa ha dunque contattato via radio il comando di bordo, dal quale sono pervenute rassicurazioni sulla non necessità di assistenza», come si legge in una nota della Guardia costiera. Ma la Capitaneria ha dei dubbi e invia comunque per precauzione prima una vedetta (alle 8.50) e poi il rimorchiatore

«Luisa Neri», che arriva intorno alle 10.30. Ma quest'ultimo, nonostante gli sforzi, non riesce ad agganciarla con l'apposito cavo e lo stesso rimorchiatore resta incagliato in un basso fondale.

Sigma ormai è ingovernabile. Il vento e le enormi onde la sbalzano in più punti del lungomare dove il fondale è molto basso, e accendere il motore è impossibile perché le eliche non hanno spazio. Alle 9 il centralino del 112 e del 113 è incandescente. La gente ha paura: vede quel mostro avvicinarsi sempre di più, puntando verso l'hotel Universal, che si trova a picco sul mare di Antignano. «Venite, fate qualcosa, è qui a meno di 200 metri», dice terrorizzato un cittadino alla polizia. Ma Sigma non ha ancora terminato la sua danza folle sull'orlo degli scogli che delimitano in più punti la costa. Tutto finisce al Gabbiano, dove la nave si trova tuttora. Ieri pomeriggio il cargo è stato riancorato con l'assistenza dei vigili del fuoco, in modo da essere più sta-

- segue

bile. E pare che abbia recuperato in parte il galleggiamento, cosa che fa sperare che il carburante sia al sicuro. La Capitaneria ha diffidato l'armatore, la società Intresco, e gli ha chiesto di buttare giù un progetto di disincaffio, che sarà discusso stamattina. I vigili del fuoco hanno montato una corda tra la nave e la vicina spiaggia come via di fuga di emergenza per l'equipaggio.

Il problema è dunque rimandato a oggi. La speranza è che quel gigante d'acciaio non diventi parte del paesaggio del Gabbiano. Intanto sul lungomare continua il via vai di curiosi che non resistono allo show. Selfie con Sigma compresi.

IL TRACCIATO DELLA NAVE

- 1** In rada per andare in porto. La nave perde il controllo
- 2** Tra i bagni Fiume e la Baracchina rossa, in balia delle onde
- 3** Davanti ai Tre ponti: la gente teme che si schianti sulla costa e chiama i soccorsi
- 4** A pochi metri dal moletto del Gabbiano: qui la nave alla fine si incaglia



La nave disincagliata nella notte

Una giornata di tentativi, poi alle 23,30 il primo spostamento di 20 metri



La Nave Sigma incagliata ai Tre Ponti è stata liberata nella notte (Marzi Pontafoto)

■ (A27)OTTI IN CROAZIA

NAVE ai tre ponti

La Sigma disincagliata nella notte

Dopo il tentativo fallito di spostare il cargo, il piano è riuscito poco prima di mezzanotte: «Nessun danno ambientale»

di Federico Lazzotti

LIVORNO

L'ultima immagine della nave Sigma è quella di una luce che si muove trainata da due rimorchiatori per poi allontanarsi rapidamente dalla costa e diventare sempre più debole per poi sparire, pochi minuti dopo, in una notte fredda.

È finita così, poco prima della mezzanotte, l'odissea del cargo battente bandiera liberiana che venerdì si era arenato sugli scogli tra la Rotonda di Ardenza e la spiaggia dei Tre Ponti a causa della forte mareggiata di Libeccio prima e Ponente poi che si è abbattuta sulla costa livornese.

«Siamo soddisfatti - spiegano dalla Capitaneria di porto mentre il mercantile è sparso nel buio - perché siamo riusciti a concludere l'operazione di disincaglio prima dell'arrivo dell'allerta meteo. Adesso in ogni caso c'è ancora da portare a termine il rimorchio della

nave che sarà portata nel porto di Livorno per verificare le condizioni dello scafo e le eventuali riparazioni. La soddisfazione - proseguono si legge nelle facce di tutte le persone che hanno lavorato per rivedere la costa come era tre giorni fa».

IL PIANO DI DISINCAGLIO. Dopo il fallimento di sabato quando il cavo che avrebbe dovuto agganciare il rimorchiatore alla nave si è rotto, a cominciare

dalle prime ore di ieri mattina capitaneria di porto, vigili del fuoco e la società Neri hanno messo a punto il piano B. Il cavo galleggiante è stato sostituito da un cavo d'acciaio lungo seicento metri.

«Il problema di questa operazione - spiegavano gli addetti nel primo pomeriggio - è che questo tipo di cavo va a fondo, dunque per evitare che si incagli servono tre boe a distanza di circa duecento metri l'una dall'altra alle quali il cavo vie-

ne fissato prima di andare in tensione».

SVUOTAMENTO NAVE. Il passaggio successivo dell'operazione Sigma è stato quello di svuotare la nave dall'acqua che il giorno precedente era stata inserita nello scafo della nave per dargli maggiore stabilità ed evitare che si potesse spostare. Sono servite oltre tre ore per ultimare l'operazione di svuotamento che è stato eseguito contemporaneamente all'innalzamento della marea. «Il livello massimo - spiegavano dalla Capitaneria quando il sole era già tramontato - è previsto tra le 22,30 e 23,30». Proprio in questo lasso di tempo è iniziata anche la terza parte del piano, quella che prevedeva il recupero dell'ancora della nave.

ANCORA INCAGLIATA. Oltre ai problemi logistici dovuti al fondale, l'ultimo ostacolo che team di soccorso ha dovuto superare è stato quello di disincagliare l'ancora del cargo rima-

sta incastrata a circa otto metri di profondità. In un primo momento era stata anche ventilata l'ipotesi di tagliare il cavo con il pericolo di mettere a serio rischio l'incolumità della nave e dell'equipaggio nel caso qualcosa fosse andato storto. Ecco perché intorno alle 23,15 quando è stato attivato il verricello e l'ancora del cargo si è staccata dal fondale tutti hanno capito che il successo dell'operazione era a un passo.

IL RISCHIO PER L'AMBIENTE. Un altro dei timori legati all'esito del recupero del mercantile, era quello che non ci fossero danni all'ambiente dovuti alla perdita di idrocarburi.

La prima buona notizia è arrivata a tarda sera con i risultati dei campionamenti effettua-

ti dal laboratorio mobile della Guardia costiera che non ha evidenziato nelle acque intorno alla nave la presenza di sostanze inquinanti. La seconda conferma, invece, l'ha data la

- segue

Capitaneria di porto che pochi minuti dopo il disincaglio del cargo ha spiegato che «lo scafo era integro non c'è stata alcuna perdita di idrocarburi in acqua».

L'INCHIESTA. Liberata la costa livornese da un ospite invadente tanto quanto i suoi 128 metri di lunghezza, adesso sarà l'inchiesta della Procura a dover far luce sulle responsabilità del naufragio. Proprio per questo il mercantile resterà sotto sequestro fino al termine degli accertamenti.

EDIZIONE PRIVATA

LE DIFFICOLTÀ AFFRONTATE

II INQUINAMENTO

Il rischio peggiore era che la nave Sigma nel momento in cui è stata liberata dagli scogli potesse sversare in mare il carburante che trasporta. Ecco perché i tre giorni intorno al cargo si è mosso un rimorchiatore che trascina con sé circa trecento metri di panne, una sorta di maxi scugna che in caso di sversamento avrebbe contenuto il carburante. A tranquillizzare da eventuali rischi il particolare non secondario che l'imbarcazione sia dotata di un doppio scafo.

II LA TENUTA DELLA CATENA

Il primo tentativo di liberare il cargo è fallito perché è andata distrutta la catena galleggiante che avrebbe dovuto fissare la nave rimasta intragliata venerdì davanti ai Tre Ponti al rimorchiatore. Ecco perché ieri la catena è stata sostituita con una di acciaio che ha avuto necessità, per non affondare, di avere tre boe all traverso le quali sostenerla prima di essere fissata allo stesso rimorchiatore e procedere alle operazioni di disincagliamento.

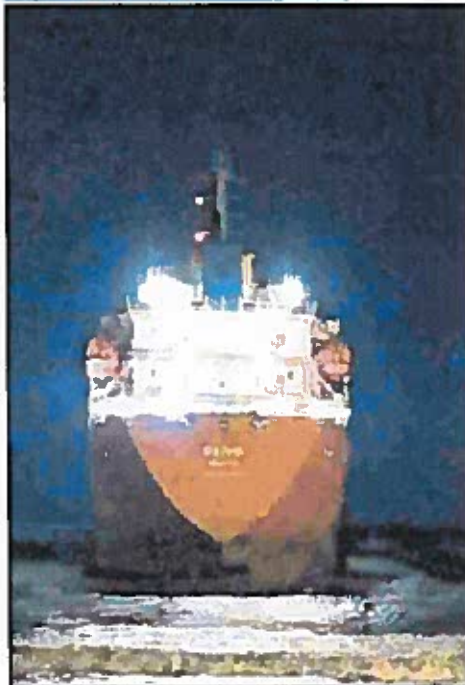
II ALLARME MALTEMPO

Uno dei fattori che ha costretto la macchina dei soccorsi ad accelerare i tempi per liberare la Sigma dagli scogli davanti alla Rotonda di Arcinza e l'allertamento previsto per oggi sul Livorno. In particolare a partire dalle 12 il bollettino meteo parla di un peggioramento del vento con forti raffiche di Grecale in arrivo. Una condizione che rischiava di complicare e non poco tutte le operazioni da parte di Capitaneria, vigili del fuoco e rimorchiatori.

VENERDÌ 13



SABATO 14



DOMENICA 15



CARENZE NELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA. E UNA STRANA ROTTA A ZIG ZAG



Alcuni curiosi guardano la nave ucraina Sigma, incagliata a pochi metri dal lungomare di Livorno **QUARATI >> 16**

ALLERTA INQUINAMENTO. IL COMANDANTE PRIMA DELL'INCIDENTE: «È TUTTO SOTTO CONTROLLO»

I guai veneziani della nave alla deriva

La Sigma, prima di incagliarsi a Livorno, era stata fermata dalla Capitaneria in Laguna

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Condizioni del cibo destinato all'equipaggio inaccettabili, problemi alla radio di emergenza, manutenzione delle porte tagliafuoco carente. E ancora: estintori non adeguatamente conservati, medicinali di pronto soccorso e condizioni generali delle cabine non conformi ai regolamenti, problemi al motore ausiliario. Un esito non propriamente brillante, quello dell'ispezione degli uomini della Guardia costiera di Venezia alla nave multipurpose ucraina Sigma, costretta il 3 gennaio scorso ad uno stop in

Laguna di quasi cinque giorni, prima di ripartire con destinazione Livorno con un carico di grano.

Da venerdì mattina la nave (non è possibile parlare di "carretta": la Sigma, bandiera liberiana e registro russo, è stata costruita in Cina nel 2005 e non il suo nome non figura in nessuna black list) fa parte del panorama della costa livornese, contro la quale si è arenata al termine di una concitata manovra al largo del porto. Momenti di panico, quelli vissuti a bordo, malgrado l'ostentato ottimismo del comandante (un ufficiale ucraino di 52 anni) che, mentre la situazione peggiorava sotto una violenta burrasca, cercava di tranquillizzare così la sala operativa della Capitaneria, allertata dalla strana

navigazione a zig-zag del mercantile: «Nessun problema, non abbiamo bisogno di assistenza: posso governare la nave da solo e riportarla in sicurezza». Esattamente cinque anni prima, venerdì 13 gennaio 2012, non lontano da Livorno, la Costa Concordia colava a picco di fronte all'Isola del Giglio.

Sul posto, intanto, il ministero dell'Ambiente ha inviato il Laboratorio Ambientale Mobile (Lam) delle Capitanerie di porto, il cui compito è esaminare in tempo reale qualsiasi eventuale fuoriuscita di inquinanti dalla nave, incagliata al largo della spiaggia "Tre Ponti". Secondo una primario costruzione, l'errore del comandante sarebbe stato quello di togliere l'ancora per riposizionare la Sig-

- segue

ma con la prua al vento e avere così maggiore stabilità. Sulla dinamica dell'incidente stanno lavorando gli uomini della Guardia costiera: al momento non ci sono ipotesi di reato (non sono stati segnalati danni a cose o persone) né indagati. La rimozione della Sigma dovrebbe avvenire questa mattina.

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

ROTTA A ZIG-ZAG DI FRONTE ALLA COSTA

QUANDO la costa è lontana non più di 300 metri, la Sigma inizia a procedere a zig-zag, nel vano tentativo del comandante di tornare a controllare la nave. Un percorso che insospettisce la Capitaneria di porto.



La nave ucraina Sigma, incagliata di fronte alla costa livornese

MENTRE STANNO PER INIZIARE I LAVORI PER LE INFRASTRUTTURE

Polo demolizioni a Piombino la Marina conferma le navi

Una dichiarazione del ministro della Difesa Roberta Pinotti e la previsione dell'avvio dell'attività per la prossima estate - L'impegno della Fratelli Neri e del Cantiere San Giorgio



PIOMBINO - L'Autorità di sistema portuale con Livorno è sempre in stand-by in attesa della governance. Ma se il piano di rilancio della ex Lucchini ritarda, stanno finalmente partendo quelli delle demolizioni navali portato avanti da PIM (acronimo di Piombino Industrie Marittime) e della General Electric per il montaggio e la produzione dei moduli per la compressione del gas liquefatto. (segue in ultima pagina)

Polo demolizioni

Due operazioni che si stanno radiciando nelle aree nuove del porto, realizzate con i fondi ottenuti a compensazione dello "scippo" del relitto della Concordia.

Il polo delle demolizioni marittime di PIM, che nasce dalla joint venture tra la livornese Fratelli

Neri e la genovese Cantiere San Giorgio, comporta un investimento di 14 milioni di euro e prospettive di occupazione a regime di circa 200 lavoratori, più l'indotto. I lavori per le infrastrutture necessarie dovevano iniziare alla fine del 2016 ma come sempre accade in Italia, l'infinita serie degli adempimenti burocratici ha ritardato di qualche mese il via. La vera attività di demolizione dovrebbe cominciare dall'estate prossima. La Marina Militare, per dichiarazione del suo

ministro Roberta Pinotti (Difesa) ha confermato nei giorni scorsi che ci sono almeno una mezza dozzina di navi che attendono la demolizione e sono destinate a Piombino. Ma la Marina non sarà l'unico cliente: ci sono in tutta Europa centinaia di navi da demolire, che le normative UE destinano unicamente ai centri europei "certificati". E il centro PIM di Piombino è tra quelli in fase di certificazione, dopo la dozzina di siti che hanno già avuto l'OK di Bruxelles, tra i quali almeno 4 nel

Mediterraneo dell'est.

Il centro che PIM sta per realizzare - conferma Luciano Guernieri, già presidente dell'Anas di Piombino e attualmente commissario governativo in attesa dell'Adsp - sarà dato in concessione per 40 anni (rinnovabili) con una estensione di circa 100 mila metri quadrati. Nel piano d'impresa è compresa non solo la demolizione di navi obsolete ma anche il refitting - di cui San Giorgio è esperto - e la costruzione di moduli navali. Un nuovo ramo d'impresa per la Fratelli Neri livornese.

PILOTI

Fusione Fiumicino-Civitavecchia

Ha preso il via il 1 gennaio la fase decisiva della fusione delle Corporazioni dei Piloti di Civitavecchia e Fiumicino che, nel giro del prossimo semestre, confluiranno in un unico organismo, la Corporazione dei Piloti dei Porti di Roma.

Autotrasportatori sul piede di guerra

Al porto torna la Maersk, colosso del traffico container: ma il consorzio locale non è stato coinvolto. Pronte ad arrivare imprese forestiere. Il Cac: "Situazione inaccettabile. Pronti anche ad azioni di protesta"



CIVITAVECCHIA - "I grandi colossi devono tener conto dell'imprenditoria locale. Vogliamo lavorare e sopravvivere, ma nella legalità".

Nuova denuncia del Consorzio Autotrasportatori di Civitavecchia e dell'associazione di categoria Assotir in apprensione per quello che potrebbe accadere già nei prossimi giorni. In porto infatti è previsto il ritorno di Maersk, leader mondiale nel trasporto container; ma a quanto pare il gruppo non si servirebbe delle imprese di trasporto locali, affidandosi ad altre esterne. La conferma starebbe nel fatto che finora nessuna ha contattato il Cac. L'ennesima tegola nei confronti di una categoria che, con le sue 23 imprese locali, già più volte ha lamentato una situazione di concorrenza sleale.

«Nonostante il traffico container sia in leggero aumento - ha spiegato il direttore Cac Patrizio Loffarelli - dal 2014 ad oggi abbiamo registrato un calo del 29% del nostro lavoro. Questo vuol dire che sono arrivati altri vettori da fuori». Secondo il segretario generale di Assotir Claudio Donati questa è una situazione «inaccettabile. Un atteggiamento - ha sottolineato - prepotente ed arrogante di chi pensa di arrivare su un territorio operando a proprio piacimento, senza il minimo rispetto di chi, come il Cac, lavora su questo territorio da oltre 50 anni».

Dal 2014 molti autotrasportatori, provenienti soprattutto dal sud Italia, avrebbero tolto importanti fette di mercato ai colleghi locali. «Spesso i nostri committenti - hanno spiegato dal Consorzio - ci dicono di ricevere proposte di tariffe sempre più basse. Ma già quelle attuali sono al limite; andare ulteriormente sotto vorrebbe dire, per noi, stare fuori dalla legalità». Niente più rispetto delle ore di viaggio, pagamenti di tasse e contributi; tutto molto più difficile. Ecco perché il consorzio si chiede come sia possibile trovarsi davanti a situazioni del genere. «In passato contestavamo il monopolio di Msc - hanno aggiunto - oggi è paradossale che pur avendo la presenza di quattro grandi gruppi come Msc, Hapag, Cma e Maersk, ci troviamo a denunciare la diminuzione della quota traffici per gli operatori locali. Pretendiamo controlli e verifiche. Questo è un campanello d'allarme di un'invasione che però coinvolge tutti i settori e le attività».

Ecco perché, come sottolineato anche dal presidente Cac Sestilio Felli, vanno coinvolti in questa battaglia, non del settore ma del territorio, tutti gli operatori portuali. «Nel frattempo - ha aggiunto - abbiamo ricevuto l'impegno delle istituzioni a stare al nostro fianco anche in questa vertenza». Con gli autotrasportatori pronti, nel caso in cui si dovessero verificare episodi negativi, ad attivare anche azioni di protesta.

Porto Napoli: comitato gestione, Messineo segretario generale

Spirito, competenza su macchina ed attività amministrativa



(ANSA) - NAPOLI, 13 GEN - E' Francesco Messineo il segretario generale della neonata Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. La nomina di Messineo è stata ratificata oggi nel corso della prima seduta del Comitato di Gestione nella sede del porto di Napoli. Il comitato si è insediato e ha deliberato all'unanimità la nomina proposta dal presidente Pietro Spirito. Oltre alla nomina di Messineo, il Comitato ha approvato il bilancio di previsione 2017 e l'avvio della discussione sul Piano Operativo dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale. Il bilancio di previsione, approvato all'unanimità, prevede per l'anno appena iniziato di effettuare investimenti per 18 milioni di euro, con un leggero avanzo economico di 73.323 euro. E' stata anche avviata la discussione sul piano operativo che proseguirà nella prossima riunione del 25 gennaio.

Il comitato di gestione che si è insediato oggi, e resterà in carica fino al 2020, è composto da Luigi Iavarone (designato dalla Regione Campania), Umberto Masucci (Città Metropolitana), Arturo Faraone (Direzione Marittima della Campania). Assente per motivi personali Gaetano Criscuolo, membro designato dal Comune di Salerno). Sulla nomina di Messineo, che era egli stesso candidato alla presidenza dell'autorità di sistema, Pietro Spirito ha spiegato: "Messineo presenta una competenza non solo della macchina amministrativa ma anche della complessa attività che contraddistingue il governo di un porto. Le sue competenze di carattere tecnico costituiscono un valore aggiunto per la realizzazione degli investimenti necessari allo sviluppo dei porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno". Messineo, ingegnere, è stato per otto anni segretario generale dell'Autorità Portuale di Salerno, dirigente dell'Area Presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e infine presidente per quattro anni dell'Autorità Portuale di Massa Carrara. (ANSA).

Il porto

Autorità, Messineo segretario Per Salerno deroga di un anno

> Pane a pag. 34

Le infrastrutture

Vince la linea Spirito: Messineo segretario dell'Autorità portuale

Il neoletto guiderà anche Salerno
la fusione tra gli scali entro fine anno

Antonino Pane

Tutto come previsto: Francesco Messineo, salernitano, è il segretario dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella che governa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. È stato nominato ieri mattina all'unanimità, su proposta del presidente Pietro Spirito, dal Comitato di gestione appena insediato. Francesco Messineo, ingegnere, è stato per otto anni Segretario generale dell'Autorità Portuale di Salerno, dirigente dell'area presidenziale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e, infine, Presidente per quattro anni dell'Autorità portuale di Massa Carrara.

«Francesco Messineo - secondo la presentazione di Spirito - ha competenza non solo della macchina amministrativa, ma anche della complessa attività che contraddistingue il governo di un porto. Le sue conoscenze di carattere tecnico costituiscono un valore aggiunto per la realizzazione degli investimenti necessari allo sviluppo dei porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno». La nomina di Messineo, per quanto abbondantemente annunciata nelle scorse settimane, è stato il primo atto ufficiale dell'organo di governo dei porti campani. È arrivata, infatti, subito dopo l'insediamento e la relativa presa d'atto delle designazioni dei componenti: Luigi Iavarone per la Regione Campania; Umberto Masucci per la Città metropolitana di Napoli; l'ammiraglio Arturo Farnone in rappresentanza della direzione marittima regionale. Ha saltato la prima riunione, Gaetano Criscuolo, nominato dal sindaco di Salerno. Il comunicato ufficiale parla di assenza dettata da motivi

personali. Ma radio porto, invece, attribuisce l'assenza a verifiche di compatibilità sollecitate dallo stesso presidente l'icetro Spirito. Comunque, se non ci saranno impedimenti, la decisione su Criscuolo potrebbe arrivare già nella prossima riunione del Comitato di gestione prevista per il 25 gennaio.

All'ordine del giorno, ieri, oltre alla nomina del Segretario generale, c'era anche l'approvazione del bilancio di previsione 2017 e l'avvio della discussione sul Piano operativo dell'Autorità di sistema. Lo strumento finanziario è stato approvato all'unanimità e prevede per il 2017 investimenti per diciotto milioni di euro. Ci sarà anche un leggero avanzo economico di circa 73 mila euro. Per quanto riguarda il Piano operativo, invece, Spirito ha solo illustrato i primi orientamenti. La discussione ci sarà il 25 gennaio prossimo e ci vorrà una decina di giorni prima della presentazione del documento al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Fin qui le notizie ufficiali. Poi ci sono quelle che stanno animando la vigilia dell'ufficializzazione della moratoria concessa al porto di Salerno prima della totale adesione all'Autorità di sistema. Intanto, a quanto sembra la durata è stata ridotta al minimo: invece dei 36 mesi chiesti dalla Regione, si andrebbe verso un periodo di autonomia amministrativa che finirebbe il prossimo 31 dicembre. E non basta. Su questo fronte si starebbe lavorando intensamente anche sul nome del commissario che dovrà gestire questa fase di transizione di Salerno. Si fa strada con forza la proposta di far assegnare anche questo incarico Francesco Messineo, appena nominato segretario dell'Autorità di sistema. Il nuovo segretario, dunque, potrebbe diventare anche

commissario per lo scalo salernitano. Una strada, questa, che favorirebbe in maniera evidente l'inizio dell'integrazione tra i due maggiori porti campani cosa che, peraltro, sta molto a cuore al presidente Pietro Spirito. L'incarico di commissario a Francesco Messineo potrebbe servire anche a stemperare le tensioni accumulate dagli imprenditori salernitani che hanno lottato fino all'ultimo per evitare l'accorpamento del loro porto con Napoli. Messineo conosce bene la realtà salernitana avendo ricoperto l'incarico di segretario dell'Autorità portuale quando al timone dell'Ente c'era Fulvio Bonavitaola, attuale vice presidente della giunta regionale. Ed è proprio Bonavitaola, dunque, quello che meglio di tutti conosce le qualità di Francesco Messineo che, vale la pena ricordarlo, si troverebbe a gestire il completamento di importanti opere infrastrutturali che riguardano lo scalo salernitano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente Pietro Spirito guida la riunione del Tirreno centrale con i porti di Napoli, Salerno e Castellammare

Il caso

Salta la prima
riunione
Criscuolo
Si verificano
i requisiti
del consigliere
salernitano

Porto di Napoli, prima seduta del Comitato di Gestione: Nominato Segretario Generale, approvato bilancio previsione 2017



E' Francesco Messineo il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale.

Un Comitato di Gestione equilibrato: 2 napoletani, 2 salernitani ed un esterno.

Napoli, 13 gennaio 2017 – Il Comitato di Gestione insediato questa mattina ha deliberato all'unanimità la nomina così come proposta dal Presidente Pietro Spirito. Si è proceduto, precedentemente, all'insediamento del Comitato di Gestione che, preso atto delle designazioni effettuate da Regione Campania, Città Metropolitana di Napoli, Comune di Salerno, Direzione Marittima di Napoli, è composto per il quadriennio 2017-2020 dai seguenti componenti: Luigi Iavarone, Umberto Masucci, Arturo Faraone. Per Gaetano Criscuolo, assente per un impedimento personale, la decisione è stata posticipata al prossimo Comitato previsto per il 25 gennaio.

All'ordine del giorno, dunque, oltre alla nomina del Segretario Generale, l'approvazione del bilancio di previsione 2017 e l'avvio della discussione sul Piano Operativo dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale.

Il bilancio di previsione, approvato all'unanimità, prevede per l'anno appena iniziato di effettuare investimenti per 18 milioni di euro, con un leggero avanzo economico di euro 73.323,00.

E' stata avviata la discussione sul piano operativo che proseguirà nella prossima riunione del 25 gennaio.

Ma veniamo alla nomina del Segretario Generale, deliberazione essenziale per completare la composizione del vertice dell'AdSP.

Francesco Messineo, ingegnere, è stato per otto anni Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Salerno, Dirigente Area Presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e infine Presidente per quattro anni dell'Autorità Portuale di Massa Carrara. "Messineo presenta- ha precisato il Presidente Spirito- una competenza non solo della macchina amministrativa ma anche della complessa attività che contraddistingue il governo di un porto. Le sue competenze di carattere tecnico costituiscono un valore aggiunto per la realizzazione degli investimenti necessari allo sviluppo dei porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno"

Porto di Napoli: Messineo segretario generale



NAPOLI – E' Francesco Messineo il segretario generale della neonata Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. La nomina di Messineo è stata ratificata oggi nel corso della prima seduta del Comitato di Gestione nella sede del porto di Napoli. Il comitato si è insediato e ha deliberato all'unanimità la nomina proposta dal presidente Pietro Spirito.

Oltre alla nomina di Messineo, il Comitato ha approvato il bilancio di previsione 2017 e l'avvio della discussione sul Piano Operativo dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale. Il bilancio di previsione, approvato all'unanimità, prevede per l'anno appena iniziato di effettuare investimenti per 18 milioni di euro, con un leggero avanzo economico di 73.323 euro. E' stata anche avviata la discussione sul piano operativo che proseguirà nella prossima riunione del 25 gennaio.

Il comitato di gestione che si è insediato oggi, e resterà in carica fino al 2020, è composto da Luigi Iavarone (designato dalla Regione Campania), Umberto Masucci (Città Metropolitana), Arturo Faraone (Direzione Marittima della Campania). Assente per motivi personali Gaetano Criscuolo, membro designato dal Comune di Salerno). Sulla nomina di Messineo, che era egli stesso candidato alla presidenza dell'autorità di sistema, Pietro Spirito ha spiegato: "Messineo presenta una competenza non solo della macchina amministrativa ma anche della complessa attività che contraddistingue il governo di un porto. Le sue competenze di carattere tecnico costituiscono un valore aggiunto per la realizzazione degli investimenti necessari allo sviluppo dei porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno". Messineo, ingegnere, è stato per otto anni segretario generale dell'Autorità Portuale di Salerno, dirigente dell'Area Presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e infine presidente per quattro anni dell'Autorità Portuale di Massa Carrara.

Napoli, traffico contenitori in crescita

Dopo quasi tre anni di scioperi il traffico container nel Porto di Napoli ha fatto registrare una crescita: +10,3 per cento rispetto al 2015 con un'impen- nata dai 438.280 teu del 2015 ai 483.481 dello scorso anno. L'attività, nello scalo partenopeo, va avanti ancora con gli stessi spazi, inalterati da 20 anni, in attesa della nuova banchina, in fase di costruzione, che potrà ospitare anche navi oltre le diecimila teu, con un tonnellaggio doppio rispetto alle attuali navi che approdano nel capoluogo partenopeo. La nuova struttura, inoltre, dovrebbe portare anche all'assunzione di 600 nuovi addetti, escluso l'indotto. La Co Na Te Co, da solo ha registrato un aumento, rispetto a due anni fa, del 13,36 per cento. Buone notizie anche per il traffico crocieristico, che segna un lieve aumento del 2,8 per cento, passando da 1.269.571 passeggeri nel 2015 ai 1.306.151. Una crescita dovuta, in massima parte, dalla decisione presa da molte società crocieristiche, di evitare per ragioni di sicurezza in alcuni paesi del Nord Africa.

Crescita a doppia cifra nel traffico contenitori del porto campano

Crociere, Napoli sfiora 500 scali

Il movimento passeggeri delle *cruiser* raggiunge 1,3 milioni di unità. Gli approdi salgono a 493 scali. Avviato servizio pubblico interno di trasporto tra il porto, la stazione dei treni e l'aeroporto

Napoli. Il porto di Napoli ha chiuso il traffico del 2016 con un incoraggiante segno positivo e punta ad arricchire i collegamenti interni con un servizio pubblico di trasporto verso la stazione dei treni e l'aeroporto.

I container. La movimentazione dei "box" ha raggiunto i 483.481 teu, con un incremento del 10,3 per cento rispetto ai 438.260 teu movimentati nel 2015. La crescita è stata generata dall'aumento del 22,8 per cento registrato nella seconda metà del 2016, che ha fatto seguito ad una riduzione dello 0,8 per cento del traffico segnata nei primi sei mesi dello scorso anno. Il mese migliore è stato quello di ottobre con 47.714 teu, seguito da giugno (42.641) e dicembre (42.416).

I crocieristi. Nel 2016 il traffico di crocieristi è stato pari a 1.306.151 unità, con un incremento del 2,8% rispetto al 2015. I crocieristi in transito sono aumentati dell'1,8%, mentre quelli sbarcati ed imbarcati sono aumentati rispettivamente del 10,9% e del 13,5%. Lo scorso anno nel porto del capoluogo campano sono approdate complessivamente 493 navi da crociera (+10,8%).

Nel porto di Napoli l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale sostituisce il trasporto privato di navetta interna tra Calata Porta Massa e molo Angiolino con uno pubblico tra lo scalo e la città. Il programma parte da lunedì 16 gennaio con la linea Alibus che, dal molo Angiolino, con fermata al molo Immacolatella Vecchia, collegherà ogni venti minuti il porto alla stazione centrale di piazza Garibaldi fino all'aeroporto di Capodichino e viceversa. Il percorso all'interno del porto sarà gratuito, mentre all'esterno proseguirà secondo il sistema tariffario previsto.

È un primo passo verso un servizio di collegamento porto-città cui stanno lavorando l'Autorità di sistema portuale, il Comune di Napoli e l'Anm. Porterà a breve alla stipula di una convenzione con il Comune per l'istituzione di uno o più linee di trasporto pubblico che possa servire tutti gli ambiti portuali e punti strategici della città. «l'obiettivo

segue in ultima pagina

Crociere, Napoli

è consentire ai pendolari, ai passeggeri ed ai turisti di muoversi con maggiori opportunità di scelta, non solo nell'ambito portuale, ma anche nel tessuto unitario che si deve costituire progressivamente tra città metropolitana e porto», spiega il presidente dell'AdSP Pietro Spirito. «In prospettiva -conclude- con la realizzazione di lavori di adeguamento e con gli accordi che faremo assieme alla Marina Militare ed al Comune, apriremo alla città il molo San Vincenzo, che dovrà anch'esso essere connesso con la rete del trasporto pubblico».

Molo S. Vincenzo, Spirito s'impegna apertura a giugno



Napoli. Entro fine mese il bando gara per rifare le strade. Entro la primavera la fine dei lavori, per aprire infine entro l'estate il molo San Vincenzo alla città. Si fanno sempre più maturi i tempi per l'apertura dell'antico molo borbonico del porto di Napoli. Giovedì scorso c'è stata la prima riunione operativa tra Autorità di sistema portuale (AdSP) del Tirreno centrale, Marina Militare e Comune di Napoli (le prime due gestiscono il demanio del molo) nella sala riunioni dell'ente di governo dello scalo partenopeo per decidere come procedere. L'idea del presidente dell'AdSP Pietro Spirito, che raccoglie le istanze degli ultimi anni dei ricercatori universitari, degli architetti e degli operatori che si sono interessati al molo, è di collegare alla città la molo permanente la banchina di oltre un chilometro e mezzo tramite un servizio di trasporto pubblico, di modo da bypassare la barriera militare al varco. Poi, aprire al passaggio pedonale e ciclabile nel week end. Ma prima di tutto bisogna riqualificare la zona calpestabile, da qui il progetto di manutenzione straordinaria della strada interna, i cui costi saranno a carico dell'AdSP, definendo un cronoprogramma di avvio e conclusione dei lavori.

All'incontro in **authority** erano presenti, per la Marina militare l'Ammiraglio di Squadra Raffaele Caruso, per il Comune gli Assessori alla Mobilità Mario Calabrese e alle Pari Opportunità Daniela Villani. Si è convenuto che si opererà in tre fasi: entro una settimana l'invio da parte dell'AdSP del piano di riqualificazione e apertura del molo a Ma-

segue in ultima pagina

Molo San Vincenzo

rina militare e Comune. Poi la pubblicazione per fine mese del bando di gara dei lavori. Infine l'avvio di questi in primavera per aprire il molo entro l'estate.

«Dobbiamo lavorare d'intesa con le istituzioni e in una prospettiva di medio periodo. Una prima fase - spiega Spirito - è quella che si concluderà con l'apertura del molo San Vincenzo alla città. Una seconda riguarda la valorizzazione dell'infrastruttura con una gara di project financing. La terza e ultima destinazione è la finalità marittima della banchina del San Vincenzo».

Waterfront di Bari a concorso

BARI - E' stato bandito un concorso di progettazione per rivitalizzare l'affaccio a mare (segue in ultima pagina)

Waterfront di Bari

delle città vecchie di Bari. Sarà una competizione internazionale tra progettisti la migliore soluzione per dare un nuovo volto al waterfront del capoluogo pugliese nel tratto compreso tra Santa Scolastica, il molo di Sant'Antonio e il molo San Nicola. Il bando è stato pubblicato sull'ultima Gazzetta europea.

Il concorso, a procedura aperta, prevede l'attribuzione di 20 mila euro al vincitore e due rimborsi spesa di 8 mila euro. Oltre alla strategia urbana e ambientale la commissione giudicatrice valuterà anche la fattibilità tecnica ed economica del progetto. Il termine per la partecipazione fissato al 20 febbraio. Le prime dichiarazioni di interesse sono già arrivate.

APPROVATA DAL COMITATO PORTUALE

A Taranto parte l'Agenzia del lavoro

La delibera passa adesso al MIT per parere e decreto

TARANTO - Nel corso della seduta del comitato portuale, tenutasi presso la sede dell'AdSP, si è discusso, tra gli altri argomenti, anche dell'istituzione dell'"Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transhipment)" prevista dal D.L. 29 dicembre 2016, n. 243.

La norma ha previsto, infatti, all'art. 4 l'istituzione, per un periodo massimo non superiore a trentasei mesi, della predetta Agenzia da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, sentito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con delibera del Comitato di Gestione o del Comitato Portuale operante in prorogatio le proprie funzioni.

L'Agenzia, come anticipato anche dal ministro Claudio De Vici-

centi nel corso dell'ultima riunione del 21 dicembre u.s., 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.

Il comitato portuale, a conclusione del confronto tra i vari componenti, ha votato all'unanimità la delibera a favore dell'istituzione, nel porto di Taranto, dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transhipment), consolidando nella conferma del continuo supporto della Regione Puglia, che lo stesso Decreto Legge individua quale cofinanziatore di iniziative di formazione o riqualificazione



Sergio Prete

del personale.

La delibera del comitato portuale sarà trasmessa al competente ministero delle Infrastrutture e Trasporti per l'espressione del proprio parere, così come la redigenda documentazione relativa alla costituzione dell'Agenzia.

Il presidente Prete ha ringraziato il governo ed i sindacati per il raggiungimento di un risultato estremamente importante a supporto dell'economia portuale, inserito nella più ampia politica di sviluppo territoriale che andrà consolidandosi sempre più nel corso dei prossimi anni.

Taranto, tutto pronto per i dragaggi

TARANTO. Tra martedì e giovedì prossimi saranno consegnati all'impresa Astaldi i lavori relativi ai dragaggi nella zona di mare antistante il molo polisettoriale di Taranto e alla costruzione della vasca di colmata dove immettere i sedimenti marini.

Il provveditorato alle Opere marittime di Bari ha dato l'ultimo via libera e martedì prossimo ci sarà un'ultima riunione tecnica, dopodiché si potrà procedere con l'avvio del cantiere. Dragaggio dei fondali, per avere una profondità maggiore dello specchio di mare dove attraccano le navi,

e ammodernamento della banchina, sono i due interventi più importanti legati al rilancio del molo polisettoriale a cui si lega la più generale ripresa del porto pugliese. Questi sono anche gli interventi che aveva chiesto anni fa Evergreen, che poi tra la fine del 2014 e la prima parte del 2015 ha definitivamente lasciato il porto di Taranto contestando appunto gli enormi ritardi nell'esecuzione delle opere. In effetti, varie cause hanno frenato nel tempo l'esecuzione di tutti i lavori messi in cantiere per il porto: problemi di natura progettuale e tecnica ma

anche contenziosi legali.

I dragaggi, per esempio, furono appaltati a fine 2014 ad Astaldi e subito stoppati da un ricorso alla giustizia amministrativa. Se ne venne a capo a febbraio, nel senso che l'appalto fu confermato ad Astaldi e il ricorso di un'impresa concorrente rigettato, ma emersero questioni tecniche che hanno reso necessaria una modifica del progetto approntato dalla società pubblica Sogesid. Ora, però, dovrebbe essere stata messa la parola fine e l'intervento del dragaggio finalmente essere avviato. Per quanto riguarda l'ammo-

dernamento e l'ampliamento della banchina del molo polisettoriale, a marzo dovrebbero essere ultimati e consegnati altri 600 metri dopo che i primi 600 sono stati terminati a fine luglio scorso. Il molo polisettoriale è quella infrastruttura, dotata di gru su banchina, per la quale l'Autorità portuale di Taranto sta cercando nuovi operatori di mercato dopo l'abbandono di Taranto container terminal, di cui faceva parte Evergreen, e dopo lo stop, nei mesi scorsi, al progetto del consorzio Ulisse per mancanza, secondo l'Authority, dei requisiti necessari.

De Simone rilancia la Zona economica speciale

Tomato d' attualità il progetto dell' aeroporto, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, Antonino De Simone ha rilanciato il discorso della Zona economica speciale. E lo fa con una nuova lettera - la quarta - inviata al presidente Crocetta ed ai sindaci di Milazzo e della Valle del Mela per invitarli a sposare la sua battaglia per ottenere dalla Regione l' istituzione di una "Zes", sul modello di quelle avviate in altre regioni europee, «in area o in aree che saranno individuate, anche entro la circoscrizione territoriale dell' ente».

De Simone aveva creduto in questa iniziativa dopo la chiusura dell' accordo a Roma con la Rete autostrade mediterranee, ma da **Palermo** non è giunta alcuna risposta. Una Zona economica speciale è un territorio ben identificato di uno stato nazionale - scrive De Simone - in cui sono adottate specifiche leggi finanziarie ed economiche, con l' obiettivo di attrarre investitori stranieri che potrebbero essere interessati a capitalizzare profitti in questa area altramente defiscalizzata. Non va sottaciuto poi che l' imminente attuazione della riforma dei porti potrebbe, malgrado ogni sforzo profuso da questo Ente, conurre ad una negativa traslazione del baricentro degli interessi a tutto svantaggio della valle del

Mela, costringendo tale area ad assumere una residuale posizione nell' ambito del complessivo assetto degli interessi commerciali, alla luce anche dell' analoga istanza di attuazione di una Zes che la Regione Calabria sta utilmente portando a compimento per l' area del porto di Gioia Tauro».4 (g.p.

)

Ex Teatro in Fiera, in esame il progetto dell' **Autorità Portuale**. Bando atteso il prossimo mese

L' iter per l' approvazione del progetto per la riqualificazione dell' ex Teatro in Fiera, avanzato dall' **Autorità Portuale**, potrebbe essere arrivato alla stretta finale. Si attende solo l' ultimo parere, quello del Provveditorato alle Opere Pubbliche, Ente statale ma con sede a **Palermo**. Successivamente si potrà procedere alla pubblicazione del bando di gara attesa per la fine di febbraio. Quindi, nei prossimi mesi, potranno esserci i lavori per la riqualificazione di una delle strutture storiche della città, uno dei fiori all' occhiello della Messina che fu, ormai in disuso da anni e abbandonato al degrado. Da un punto di vista strutturale cambierà poco, l' idea dell' **Autorità Portuale** non è quella di stravolgere l' immobile, ma di ristrutturare l' anfiteatro e gli uffici rendendoli più moderni e non è certo un segreto che uno di quegli spazi sarà destinato ad ospitare la da sede per la nuova Authority. Naturalmente saranno effettuati anche degli interventi di messa in sicurezza dell' intera struttura considerata non a norma, come testimonia lo sgombero degli attivisti del Teatro "Pinelli" che lo avevano occupato a fine 2012. Più tortuoso, invece, sarà l' iter per l' affidamento dell' ex cittadella fieristica. Com' è noto, la gara per l' affidamento ventennale dell' intera area è andata deserta, con l' **Autorità Portuale** di Messina che si ritrova con le mani legate per via della riforma che di fatto ne costituisce la scomparsa. Questa patata bollente se la ritroverà tra le mani il presidente della nuova Authority, ma di acqua sotto i ponti ne dovrà passare ancora tanta.

FILT CGIL: «AVANTI O AUGUSTA PERDERÀ UNA OCCASIONE DI SVILUPPO»

«Autorità portuale, la nomina del presidente non basta»

AUGUSTA. «Bene la designazione del presidente dell' Autorità portuale di Augusta, ma non basta». Tuona così Vera Uccello, segretario della Filt-Cgil, la quale spiega: «A inizio anno, il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha presentato i nomi dei presidenti delle Autorità Portuali Siciliane. Per Augusta è stato designato Andrea Annunziata, già presidente del Porto di Salerno». Bene, «passo in avanti» sostiene Uccello, la quale rileva la volontà del ministro di non restare fermi al palo. «Tuttavia sarebbe ulteriormente positivo - ancora Uccello - se il ministro procedesse alla non applicazione della moratoria e della proroga richiesta dal presidente della Regione, Rosario Crocetta, per non vedere la portualità del nostro territorio fuori dal sistema nazionale, con perdita di opportunità e di crescita occupazionale. E' evidente conclude - che ciascuno debba fare la propria parte, anche le istituzioni, le amministrazioni locali e la politica, affinché ci si avvii verso la costituzione dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale, per dare una boccata di ossigeno all' occupazione e allo sviluppo».

La nomina Authority, in pole Annunziata



Dalla Campania alla Sicilia: dovrebbe essere il salernitano Andrea Annunziata il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, con i porti di Augusta e Catania. Già sottosegretario ai Trasporti nel Governo Prodi, Annunziata ha confermato, durante i due mandati alla guida del porto di Salerno, di aver impresso una notevole spinta all'ammodernamento dello scalo salernitano. Sarà per questo che negli ultimi quattro anni sono andati tutti avanti i progetti messi in campo.

Per Singapore un traffico gemello a quello del 2015

2016 del container gemello a quello di due anni fa per il porto di Singapore. L'anno scorso lo scalo ha chiuso con un traffico complessivo di 30.903.700 teu: nel 2015 sono stati 30.922.300. Il porto asiatico ha movimentato nel complesso 593,3 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del 3 per cento rispetto al 2015. Il volume dei carichi containerizzati è stato pari a 328,2 milioni di tonnellate, con una flessione dell'1,1 per cento. Calo anche nel settore delle merci convenzionali dove il traffico è stato di 25 milioni di tonnellate (-16,6%). Crescono invece le rinfuse petrolifere a 221,4 milioni di tonnellate (+13,6%), quelle di altro tipo a 18,6 milioni di tonnellate (+2,6%). A dicembre scorso Singapore ha movimentato 52,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 13,7 per cento. Le merci in container sono state 28,7 milioni di tonnellate (+3,8%), pari a 2.765.500 teu (+10%). Le merci convenzionali sono diminuite del 16,1 per cento a 1,7 milioni di tonnellate. Rinfuse petrolifere e non petrolifere sono state pari rispettivamente a 20,1 milioni di tonnellate (+33,5%) e 2 milioni di tonnellate (+39,6%).

La Autoridad Portuaria de Huelva se adjudica la explotación de la terminal ferroviaria de Majarabique

La Autoridad Portuaria de Huelva ha sido la adjudicataria para la explotación de la Terminal Logística Ferroviaria de Majarabique (Sevilla) en el concurso convocado por Adif el 7 de noviembre del 2016. Con 23.400 m² de superficie, la terminal estará destinada a la implantación de un centro de carga y descarga de mercancías.

Esta adjudicación supone para el puerto de Huelva disponer de un nodo logístico de concentración y agrupación de cargas en una zona de confluencia de corredores propios de sus *hinterlands* (corredor Central y Extremadura), que aumentará la competitividad del puerto, tanto a nivel terrestre (con posibilidad de operar trenes de hasta 750 metros, y con

una gestión de la mercancía más integrada y sincronizada con las operaciones portuarias), como a nivel marítimo, ya que esta mayor concentración de carga promueve que las navieras incorporen buques de mayor calado y capacidad de transporte, aumentando así la eficiencia del transporte marítimo y por tanto, la mejora en costes de flete de estos tráficos.

El proyecto, con una duración mínima de 15 años, recoge una inversión total entorno a los 2,7 millones de euros, de los cuales 1,4 millones corresponden al arrendamiento *up-front*, y 1,3 millones se destinarán a inversiones en actuaciones para la óptima operatividad de la terminal, que contempla las obras de adecuación para una terminal ferroviaria

de contenedores con capacidad para operar trenes de hasta 750 metros, una zona de man obra y depósito, instalaciones de almacenamiento y consolidación de cargas, así como los accesos y viales necesarios.

La actividad planificada para esta terminal es la operación de 1.250 trenes en los 5 primeros años, con estrategias y acciones previstas para su crecimiento continuo durante toda la duración del arrendamiento.

Esta adjudicación se enmarca dentro del Plan Estratégico del puerto de Huelva 2012-2017, con visión al 2022, que establece que uno de los aspectos más importantes para el desarrollo de las actividades de un puerto es la conectividad y la capacidad intermodal

que posee. Asimismo, esta actuación obedece a las políticas de la Comisión Europea, plasmadas en la TEN T (Red Transeuropea de Transporte), así como a las directrices del Ministerio de Fomento recogidas en el PITVI 2012-2024 (Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda), de la Junta de Andalucía reflejadas en el PISTA 2020 (Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía) y de la Red Logística de Andalucía.

De este modo, el puerto de Huelva, cuya estrategia intermodal ferropuertuaria ha sido considerada prioritaria para Bruselas en la convocatoria Connecting Europe Facility (CEF), inicia así el que está destinado a ser el gran nodo logístico del Sur de Europa, ya que presenta una sinergia clara con la futura área logística que la propia Junta de Andalucía, a través de la Red Logística de Andalucía, pretende desarrollar en sus inmediaciones para favorecer el transporte terrestre, y que supone un hito histórico en beneficio del sistema portuario y logístico de toda la Comunidad Autónoma.



Vista aérea del puerto de Huelva



El puerto asiático movió cerca de 31 millones de contenedores

El puerto de Singapur mantiene el tráfico de contenedores

El puerto de Singapur mantuvo el tráfico de contenedores en el 2016, con un volumen de 30.903.700 unidades (teu), lo que supone una cifra similar al anterior ejercicio

(30.922.300 contenedores).

El puerto de la ciudad-Estado movió un total de 593,3 millones de toneladas de mercancías en el 2016, un incremento del 3% respecto al 2015. El

volumen de carga containerizada ha sido de 328,2 millones de toneladas, un descenso del 1%. El apartado de mercancía general, con 25 millones de toneladas, cayó el 16,8%. El trá-

fico de graneles petrolíferos creció el 13,6%, con 221,4 millones de toneladas, y el de otros tipos de granles, también aumentó el 2,6%, con 18,6 millones de toneladas.

IL GRAVE INCIDENTE NELLA STRUTTURA DI MORACE

Trapani, operaio cade da un' impalcatura e muore in cantiere

TRAPANI. La trasferta lavorativa avrebbe dovuto essere breve, il tempo necessario a rimettere in sesto l' impianto di climatizzazione dell' **aliscafo** Antioco. Ma Michele Di Lorenzo, operaio trentasettenne di Palermo, dipendente della Elettro System di Bagheria, ha trovato la morte cadendo nella sala macchine del mezzo. Da pochi giorni Di Lorenzo, sposato, lavorava a Trapani nel cantiere degli imprenditori Morace, Liberty Shipyard, nella zona industriale e in prossimità del porto, in via Isola Zavorra. Su quell' **aliscafo** Di Lorenzo stava eseguendo dei lavori per conto della ditta esterna di climatizzazione e impiantistica di cui era dipendente, una delle tante a cui i Morace si rivolgono, di volta in volta, per lavori specifici. «Questa tragedia mi ha sconvolto», dice il comandante Ettore Morace, amministratore delegato della Liberty Lines che, appresa la notizia, è andato subito al cantiere. «Siamo sgomenti anche perché investiamo molto negli standard operativi per garantire la sicurezza sui posti di lavoro. Attendiamo - prosegue Morace - l' esito delle indagini, collaboreremo con gli investigatori affinché si faccia chiarezza su questo terribile incidente. Alla famiglia Di Lorenzo esprimiamo profonda vicinanza».

Ieri mattina, dopo essere entrato nel cantiere dove in inverno vengono ricoverati, riparati e preparati per la stagione estiva i mezzi della Liberty Lines, il giovane operaio, insieme ai colleghi, era salito dal ponteggio sull' Antioco, un **aliscafo** che fa parte della flotta passata alla compagnia Liberty Lines dopo l' acquisizione, insieme a Caronte& Tourist, della **Siremar**. Secondo una prima ricostruzione Di Lorenzo si trovava sul ponte, in prossimità della porta di ingresso dell' **aliscafo**. Da qui, probabilmente dopo aver perso l' equilibrio, è precipitato all' indietro all' interno del locale macchine: un volo di circa tre metri che lo ha fatto incastrare nella struttura di sostegno dell' imbarcazione, che si trova proprio dove sono i motori. Sotto shock i colleghi che lo hanno soccorso: «Gli incidenti nei cantieri possono accadere, ma una cosa simile non l' avevamo mai vista», hanno raccontato. Vigili del fuoco e carabinieri stanno indagando per stabilire se si sia trattato di una tragica fatalità o se ci siano delle responsabilità. Inutile la corsa del 118 all' ospedale Sant' Antonio Abate, dove Di Lorenzo è deceduto per le ferite riportate al cranio. La Procura della Repubblica di Trapani ha aperto un fascicolo.

L'incidente tra il Segesta Jet e la nave Borchard

Tragica collisione nello Stretto Ricordati i marittimi deceduti

Deposte corone d'alloro e celebrata una messa sul traghetto "Scilla"

Ieri, in occasione del decimo anniversario della collisione nello Stretto tra l'aliscafo Segesta Jet e la nave Susan Borchard, nella quale morirono 4 membri dell'equipaggio del mezzo veloce, Rete Ferroviaria Italiana ieri ha commemorato con una cerimonia i marittimi deceduti. Il programma ha previsto, a partire dalle 15.40, la partenza dei partecipanti all'iniziativa dal molo Rizzo, a bordo della nave Tindari, messa a disposizione dalla società Blufferries, e di una motovedetta della Capitaneria di porto di Messina. Le due imbarcazioni hanno raggiunto il luogo dove avvenne la collisione tra il Segesta Jet e la nave Susan Borchard, per deporre una corona d'alloro. Successivamente, sulla nave «Scilla», alle 16.30, celebrata una messa in ricordo delle vittime, e alle 17.30, dopo un minuto di raccoglimento, ai piedi del monumento dedicato ai ferrovieri scomparsi deposta un'altra corona d'alloro. Le varie iniziative in ricordo delle vittime, si sono concluse alle 17.54, orario coincidente con quello della sciagura, con il contemporaneo suono delle sirene delle unità navali presenti in zona.

Nel terribile incidente per sé la vita Sebastiano Mafodda, Marcello Sposito, Palmiro Lauro e Domenico Zona, in navigazione sulla rotta da Reggio Calabria a Messina. «La memoria impone una riflessione ed un rinnovato impegno, a migliorare le condizioni di sicurezza dei lavoratori che continuano a perdere la vita sui luoghi di lavoro», ha sottolineato in una nota l'assessore comunale alle Politiche del mare Sebastiano Pino.