



Primo piano:

Riforma dei porti (La Gazzetta Marittima, La Nazione Livorno, Il Gazzettino)

Dai Porti:

Trieste:

"...no tax area" in Porto la giunta accelera..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...Venezia terminale passeggeri, nel cda sbarca Visentini..."

(Il Secolo XIX, Il Gazzettino, La Nuova di Venezia e Mestre, Il Gazzettino Veneziaemestre)

"...Pontili, i granturismo vincono al Tar..." (Il Gazzettino)

Genova:

"...Più espositori al Salone di Genova..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porto a rischio filojihadisti alla frontiera, summit a roma..."

(Il Secolo XIX)

"...Genova riparta dal triangolo industriale 4.0..." (Il Secolo XIX)

"...Ora possiamo essere competitivi..." (Il Giornale)

La Spezia:

"...La Spezia, forciere accelera sulle crociere..." (Il Secolo XIX)

"...La Spezia deviazione agli Stangoni..." (La Gazzetta Marttima)

"...Marina Militare: 10° Anniversario per lo stage "insieme in immersione a porto venere"..." (Il Nautilus)

Marina Di Carrara:

"...Dalla "letteraccia" alla minaccia di richiesta danni..." (Il Tirreno)

"...Concessioni alla Porto, oggi si decide tutto..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...In Fortezza Vecchia le feste d'estate ..."

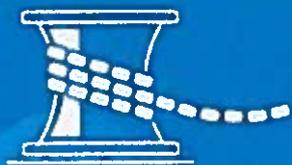
(La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Parcheggio e area panoramica..." (La Nazione LI)

Ancona:

"...Respinti" al porto, si buttano in mare dal traghetto: gravi due migranti..." (Ancona Today)

"...Ancona a Palumbo l'Area Isa..." (La gazzetta Marittima)



Napoli:

"...Metro, porto e alloggi il sindaco avvia a Roma l'operazione disgelo..."
(Il Mattino)

"...Costi da capogiro compagnie in fuga..."(Il Mattino, L'Avvisatore Marittimo)

"...Dragaggi, il Tar dà ragione a Conateco..." (L'Avvisatore Mairttimo)

Bari:

"...Bari incrementa merci e passeggeri nel primo semestre 2016..."
(Informazioni Marittime, L'Avvisatore Mairttimo)

Brindisi:

"...L'antitrust accende un faro sul porto di Brindisi..." (Trasporto Europa)

Taranto:

"...Sergio Prete commissario a Taranto..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porto di Taranto: domani vertici a ministero Lavoro e Palazzo Chigi..."
(The Medi Telegraph)

Cagliari:

"...Progetto ForMare" per giovani sardi..." (La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Braccio di ferro giudiziario tra 10 marittimi e Rfi..." (Tempo Stretto)

"...Nuovo passo avanti per il porto Tremestieri..." (Milano Finanza)

Palermo:

"...Crociere, il boom continua..." (La Repubblica)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

La Gazzetta Marittima

La Riforma in dirittura d'arrivo tra tempi tecnici e ultimi fuochi

Rimangono le incertezze su quali suggerimenti delle commissioni verranno accolti e sulle indicazioni del Consiglio di Stato – I tempi del passaggio di consegne dai commissari



ROMA – I tempi per la formalizzazione della riforma portuale stanno diventando strettissimi. E se Delrio vorrà dimostrare di non essere stato un illuso ottimista, il consiglio dei ministri dovrà necessariamente approvare il testo, emendato almeno in parte con i "suggerimenti" delle commissioni parlamentari e del Consiglio di Stato, entro questa settimana. Una bella sfida, visto che la riforma nasce dalla "governance", ovvero dalla scelta più politica e meno tecnica: la nomina dei presidenti. Ne parliamo, per quello che si chiacchiera in giro, in altro articolo. Nei giorni scorsi ci sono stati gli ultimi frenetici contatti a livello tecnico-burocratico. Le verifiche con il ministero dell'Economia (sui costi della riforma, che dovrebbe nascere senza ulteriori oneri), gli ultimi giri di valzer con le Regioni, le inevitabili pressioni degli ultimi "cancelliani". I 45 giorni di legge per gli accordi con le Regioni sarebbero stati di fatto già consumati. Il governo preme per fare presto. Da qualche Regione si continua a insistere sullo scaglionamento in 3 anni delle fusioni di alcuni porti, come concordato tra Stato-Regioni in conferenza, anche se il Consiglio di Stato avrebbe disinnescato questa mina. In sostanza, la riforma così come uscirà dal consiglio dei ministri potrebbe essere assai diversa da quella che ci è stata prospettata ad oggi. E specialmente, non avrà un'applicazione fulminante, immediata. Sono previsti tempi tecnici anche dopo la indicazione dei 15 presidenti delle 15 Autorità di sistema: per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, ma specialmente per i passaggi di consegne, che alcuni esponenti del governo hanno chiesto possano avvenire con gradualità, anche se buona parte dei porti oggi sono commissariati e i commissari non vedono l'ora di passare ad altri le rispettive patate bollenti. Insomma ci sarà molto da vedere. E poiché secondo il vecchio detto, chi sta in mare naviga e chi sta a terra critica, non mancheranno le lamentazioni. Prepariamoci, sarà un autunno interessante, nel bene e nel male.

La Gazzetta Marittima

Così cambieremo, secondo Filippi

LIVORNO – Non raccontiamoci balle: il recente dibattito alla festa dell'Unità di Livorno sulla riforma portuale e i suoi riflessi sul territorio labronico, ha messo pochissima carne livornese al fuoco – per usare una metafora – e si è tenuto invece accuratamente sul generale. Peccato, perché cose da dire ce ne sarebbero state. Ma forse è stata anche colpa mia: invitato a fare il "moderatore" del dibattito (io?) ho provato più volte a richiamare sui temi locali, ma non ci sono riuscito. Sono sgusciati via sui temi generali. Del resto è stato un dibattito condizionato dal dramma del giorno prima in porto, la tragica morte di un autista schiacciato da un fork lift. Ed è stato logico che Simone Angella – Filt/Cgil intervenuto al posto dell'invitato Maurizio Strazzullo – così come Lorenzo Bacci segretario del Pd e un po' tutti gli intervenuti (Luciano Guerrieri, Enzo Raugeri, Roberto Alberti, Massimo Provinciali, Alberto Ricci) siano stati condizionati nei loro interventi dal tema delle morti in banchina. Un tema che come ha ricordato Massimo Provinciali, segretario dell'Authority (intervenuto al posto del commissario Giuliano Gallanti) è per Livorno tanto più amaro in quanto solo pochi giorni prima era stato vantato un record di "incidenti zero". Non riferirò il dibattito, l'hanno già fatto i quotidiani. Però un paio di noterelle me le consento. La prima riguarda le assenze: oltre a Gallanti e a Strazzullo non si sono visti Nereo Marucci e Luca Becce, entrambi espressione dell'utenza. Che nel dibattito è stata rappresentata da Roberto Alberti, presidente di Fedespediti, e da Alberto Ricci, presidente di Confindustria, critici in particolare sugli eccessi di burocrazia e sui tempi. Poco pubblico, più che altro di aficionados, quasi nessun portuale. I soliti esperti: Angelo Roma, Giorgio Zingoni, Gloria Dari e un altro paio di affascinanti signore in tacco 12. Poco altro. Le sedie predisposte erano molte di più. Vorrà dire qualcosa sul poco interesse per il porto (o per i dibattiti nel Pd?). La seconda notarella riguarda le problematiche livornesi. Provinciali ha vantato giustamente l'iter-lampo del piano regolatore del porto, ed ha rimpianto lo scarso (o inesistente) rapporto con l'istituzione Comune, che lui invece vorrebbe parte attiva nella pianificazione del porto. Ma sui temi locali che ho provato a richiamare – i ritardi delle gare, le famigerate "porte vinciane", la strada di penetrazione per la Darsena Toscana rimasta un budello da anni ed anni, il nodo della foce armata allo Scolmatore, la monocultura del contenitore (sempre fermo ai livelli di quarant'anni fa) contro le mancate risposte sui tempi dei ro/ro, eccetera, non ci sono state risposte. Anzi, ce n'è stata una: le "porte vinciane" stanno per passare all'Autorità portuale su decreto regionale. Non c'è fretta ovviamente. sembra di capire che dovrà essere adottata una struttura tecnica per gestirle ... e ancora una volta i tempi della politica si dimostrano tragicamente non adeguati a quelli dell'economia. Terza notarella, la riforma. Devo ammettere che il senatore Pd Marco Filippi è apparso convincente e anche onesto. Ha fatto capire che la riforma così come nasce non è totalmente la "sua" riforma, ma che comunque è l'avvio di un iter storico, che contiene molte cose buone e che spinge alla sburocratizzazione. Siamo partiti dalla "governance" e forse non è stata la scelta migliore – ha fatto capire – ma siamo partiti. La vera sostanza della riforma si vedrà poco a poco, con i decreti tecnici, con i "tavoli" (partenariato, Autorità di sistema) ancora da definire e da trasformare (tirata d'orecchie del Consiglio di Stato) in commissioni altrimenti non valgono niente. Sarà una strada lunga – ha detto il senatore, che in commissione è stato il relatore della riforma – con molti correttivi in corso d'opera. Ad è stata forse la notizia più significativa della chiacchierata sotto i pini dell'Ardenza. Che poi sia una buona notizia è tutto da vedere, perché c'eravamo illusi in molti che cambiasse tutto rapidamente. E non ci fosse il rischio di un'operazione alla Gattopardo, per cambiare tutto in modo da non cambiare (quasi) niente.

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

La “governance” e la riffa dei candidati

GENOVA – Se di gossip dobbiamo vivere, bene viva il gossip. Perché l’ennesimo rinvio del consiglio dei ministri sulla riforma – di venerdì in venerdì ce l’hanno promessa per il prossimo, ultima Thule prima delle ferie d’agosto – sta alimentando il toto-presidente delle Autorità di sistema, con i media (specie quelli sul web) scatenati a far nomi e a piazzare candidati. In questi o genovesi sono in testa, vantando anche le indiscrezioni di una gola profonda d’eccezione, quel Luigi Merlo diventato sulla vicenda consulente “ufficiale” di Delrio.

Dunque: in pole position per l’Authority di Genova & Savona ci sarebbe una new entry assoluta, Paolo Signorini. Chi era costui? E’ un dirigente della Regione Liguria, già dirigente del ministero MIT (come il segretario generale di Livorno Massimo Provinciali) che avrebbe il singolare privilegio di essere nelle grazie sia del ministro Delrio (forse attraverso Merlo) sia del governatore ligure Toti. Altra partite chiuse riguarderebbero Trieste (Zeno D’Agostino per standing ovation generale) Taranto (Sergio Prete ha saputo gestire le molte patate bollenti) Venezia (tramonterebbe la contestata epoca dell’onorevole Costa per lasciare il posto ad Antonio Cancian, oggi uomo RAM ma dall’apprezzato pragmatismo) e forse Civitavecchia (malgrado i venti da tempesta scatenategli addosso dall’ex collega Gianni Moscherini, Pasqualino Monti rimarrebbe in sella). Sui porti della Romagna gira la voce di un presidente ex al vertice della provincia, Claudio Casadio. Napoli-Salerno è ancora sub judice: molti vorrebbero l’attuale capo di Salerno, Andrea Annunziata, ma le faccende napoletane sono complicate e “un pezz’e core” per molti esponenti del governo Renzi, non sono improbabili sorprese. Per Livorno-Piombino vox populi da per probabile la presidenza di Luciano Guerrieri, pragmatico demiurgo della rinascita piombinese, con il rinforzo di Massimo Provinciali come segretario generale; ma si agitano ombre romane con la segreteria di Renzi (Luca Lotti) che sta trattando con il governatore della Toscana Enrico Rossi. Infine a La Spezia Lorenzo Forcieri è tra color che sono sospesi. Un movimento di imprenditori portuali l’ha contestato, chiedendo la nomina di un non politico. Ma come sempre, saranno i politici a decidere...

Antonio Fulvi

IL DIBATTITO INTERVISTA ALL'ESPERTO ANGELO ROMA GIÀ «UOMO ZIM»

«Livorno e Piombino: le cose urgenti da fare»

- LIVORNO -

AL DIBATTITO sul porto durante la festa dell'Unità tra il pubblico più specializzato c'era anche il comandante Angelo Roma, già "uomo Zim" per l'Italia, responsabile del terminal Intercontainer, oggi presidente di Assonautica ed esperto molto ascoltato in campo internazionale. Gli abbiamo rivolto qualche domanda sui temi trattati nel dibattito: e specialmente su quelli non trattati.

Secondo il senatore Filippi la riforma si farà a gradi (molti) e diluita nel tempo. Qual è la sua opinione?

«Francamente, l'altro pomeriggio, alla tavola rotonda sono rimasto sorpreso quando Marco Filippi ha detto che quanto andrà ad approvare molto presto il Consiglio dei Ministri, è solo un primo step. In realtà, andando a rilegge-

re i venti articoli che compongono il decreto legislativo, i temi affrontati sono solo due: la "governance" ed i piani regolatori. Per una totale modifica dell'84/94, quindi, c'è ancora altro cammino da compiere, ad esempio, proseguire con l'integrazione logistica portuale, per finire con i porti diventati parte integrante della catena logistica del nostro bel Paese».

Il tema dell'incontro erano le ricadute della riforma su Livorno ma se n'è parlato poco, spaziando sui temi generali. Secondo lei, i tempi (lunghi) per la piattaforma Europa ci lasceranno spazio per crescere o almeno per difenderci?

«Il 16 luglio scorso, una nave della Cosco, la Yong Sheng, ha iniziato da Tianjin il terzo viaggio attraverso il Nord Est dell'Artico, e dopo aver navigato per 2936 miglia,

arriverà in un porto del Regno Unito. Tutto questo, riducendo il viaggio classico di 12/15 giorni. Solo qualche giorno fa', a Nizza, è stata varata la Msc Sveva di 19.224 Teus, lunga 365,4 metri, larga 59 ed alta 73, con un pescaggio di 16 metri. Certo che cresceremo, fino ad un massimo di un milione di Teus, ma dovremo essere molto bravi, soprattutto, a difenderci».

Quali ritiene siano gli interventi più urgenti per consentire a Livorno & Piombino di non essere schiacciati?

«Su Livorno: porte vinciane, micro tunnel e bocca sud; e su Piombino: bretella stradale 398. Finisco col dire che, finché in Italia non si eliminano definitivamente le strade tortuose della troppa burocrazia (solo per dare il via ai lavori della Piattaforma Europa, bisognerà attendere il 2018) ci sarà sempre qualcuno che ci precederà».

Antonio Fulvi

PORTO

Grandi manovre per la presidenza: spunta Zanardo

Trevisan a pag. IV



CONFIDENTE Costa e Delrio

PORTO Entro settembre lo Stato deciderà i vertici della nuova Autorità di Venezia e Chioggia

Grandi manovre sulla presidenza

In ribasso le candidature politiche, salgono le quotazioni di Gambato e Zanardo

Elisio Trevisan

MESTRE

La presidenza [redacted] di Venezia è diventata un affare di Stato. Perché anche attraverso la nuova nomina si gioca la partita dei rapporti tra il Governo e il sindaco. Dopo i primi ammiccamenti, infatti, il termometro per Luigi Brugnaro a Roma pare volga verso il freddo. E siccome [redacted] (Apv) ha in mano le chiavi di buona parte del territorio lagunare, approdi, aree vastissime in centro storico e in terraferma, concessioni e quant'altro (oltre a godere di buona salute dato che ha circa 40 milioni liquidi in cassa), chi la guida è nei fatti un secondo sindaco. E oltretutto avrà molti più poteri del suo predecessore perché il Comitato portuale non avrà più 32 membri ma solo 5 o 6 persone; spariranno sindacati e operatori e rimarranno Regione, Capitaneria, sindaco della Città metropolitana e i sindaci dei territori toccati dalle aree portuali.

Chiaro che Brugnaro ha tutto l'interesse ad averne uno dalla sua parte e il Governo, invece, ne vuole uno dalla sua. Il ministro Delrio ha fatto sapere che cerca un tecnico, un manager, e pare che a Roma stia mettendo in piedi una cabina di regia fatta di professionisti incaricati di vagliare le candidature.

I tempi, del resto, sono stretti. Dal momento in cui il Consiglio dei ministri definisce il Decreto legislativo di riforma dei porti (che modifica la vecchia legge #4 del 1994), e dopo

15 giorni viene pubblicato, a 45 giorni dalla data di pubblicazione il ministro deve provvedere alle nomine dei presidenti delle nuove Autorità accorpate (Venezia con Chioggia). Entro fine settembre, dunque, anche la laguna avrà il nuovo presidente e guarda caso il mandato di Paolo Costa scade proprio il 30 settembre.

I nomi che circolano per il suo successore (per Costa non si parla più di un terzo mandato, anche se tecnicamente sarebbe il primo della nuova Apv accorpata) vanno dal parlamentare del Pd Andrea Martella, all'europarlamentare di centro-

destra Antonio Cancian, dal sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta al vice presidente di Confindustria Venezia e Rovigo Gian Michele Gambato, fino all'imprenditore della logistica e delegato della Camera di commercio per la Città metropolitana Damaso Zanardo.

Martella, Baretta e Cancian non avrebbero i requisiti tecnici, anche se quest'ultimo è gradito a Costa (e anche a Brugnaro) perché sostenitore del porto Offshore e da tempo collaboratore di Costa sulle politiche portuali.

Gambato sarebbe apprezzato dalle strutture tecniche del ministero dei Trasporti e avrebbe l'avallo di Confindustria. Ma ultimamente, viste una serie di difficoltà incontrate sul nome di Gambato, Matteo Zoppas con il presidente della Regione Luca Zaia starebbe spendendo anche il nome di Zanardo che non sarebbe inviso al sindaco.

Il ministro Delrio deciderà "d'intesa" con la Regione, come dice la legge, ma se l'intesa non ci sarà, dopo 40 giorni nominerà chi vuole.

© riproduzione riservata

L'INCONTRO

“No tax area” in Porto La giunta accelera

► TRIESTE

La Regione Friuli Venezia Giulia pensa di istituire una “No tax area”, ovvero uno spazio a regime di fiscalità di vantaggio, all'interno del Porto di Trieste. Un incontro in questo senso si è svolto ieri a Trieste, tra l'assessore regionale alle Finanze, Francesco Peroni, e il commissario straordinario

[redacted] triestina, Zeno D'Agostino. «La Regione», spiega Peroni, «vuole esplorare e approfondire con [redacted] quali siano le opportunità di una convergenza tra le attuali prerogative doganali, proprie del Porto franco, e un eventuale nuovo regime fiscale di vantaggio, che risulterebbe particolarmente benefico non solo per la zona direttamente interessata, ma per tutto il Sistema Regione, con ricadute positive per l'indotto e per il gettito regionale complessivo».

L'ipotesi entra dunque in una fase di valutazione, in accordo con il commissario straordinario [redacted]. Per D'Agostino, «il collocamento di aree nelle quali i vantaggi fiscali si aggiungerebbero alle peculiarità attuali del Porto di Trieste, ossia il Porto franco internazionale con diversi punti dove si possono svolgere attività industriali, sarebbe il completamento perfetto della nostra voglia di porporci al mercato internazionale». La proposta, tuttavia, deve tener conto delle rispettive competenze in capo alla Commissione europea e allo Stato italiano. Alla Regione spetta la “regia” delle politiche industriali. Può anche agire come attore istituzionale di area vasta, propulsore d'idee presso il Governo nazionale e le istituzioni europee. La proposta di candidare Trieste a sede di una “No tax area” è stata oggetto di una lettera della presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, al presidente del Consiglio Matteo Renzi, il 30 giugno scorso, subito dopo il referendum che ha sancito l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea.

ENTRA ANCHE VAGO (MSC)

Venezia Terminal Passeggeri, nel cda sbarca Visentini

VENEZIA. La finanziaria regionale Veneto Sviluppo ha indicato i due nominativi per la carica di consigliere d'amministrazione della società partecipata Venezia Terminal Passeggeri, che ha in concessione, per altri 9 anni, la crociera. Sono l'armatore Giovanni Visentini, presidente della Visentini Giovanni Trasporti Fluvio-marittimi, e Filippo Olivetti, presidente di Alo-schi & Bassani e ad di Bassani. Tornata di nomine anche in Apvs, la società che, a monte, controlla il 53% di Vtp. In cda entrano Luciano Giovanni Greco, Riccardo Rocca e Pierfrancesco Vago (Msc)

Vtp pubblico -privata Save ago dela bilancia

Colpo di scena, Venezia Terminal Passeggeri non avrà un Consiglio di amministrazione a maggioranza pubblica ma una sorta di riedizione del compromesso storico. Venerdì, quando si procederà alle nomine, Veneto Sviluppo, la finanziaria regionale, non avrà tre consiglieri ma due; altri due saranno, come previsto, rappresentanti di Venezia Investimenti, ossia della società fra le tre compagnie di crociera Costa, Royal Caribbean e Msc e il terminalista turco Gph che ha acquistato buona parte delle quote messe in vendita dall' Autorità portuale. Il quinto consigliere sarà di Save. Enrico Marchi, il presidente della società che gestisce l' aeroporto, infatti, ha deciso di non vendere il 22,18% di Vtp ma di tenersele, e quindi esprimerà un suo consigliere di amministrazione in seno alla società della Marittima. Sarà, insomma, l' ago della bilancia tra il pubblico e i nuovi soci privati. E sarà tutto da vedere se appoggerà la finanziaria regionale o Venezia Sviluppo, tenendo presente che non molto tempo fa si era espresso in modo molto critico contro la scelta del Consiglio regionale di assicurare un controllo pubblico alla società del porto crociera, sostenendo che l' avevano fatto per far fuori lui, e che la gestione dei privati, come si vede dal suo aeroporto, è molto più efficiente.

Ieri, intanto, l' assemblea dei soci ha nominato i nuovi vertici di Apvs per i prossimi tre esercizi, la società che con il 53% delle quote controlla Vtp, e che è costituita da Veneto Sviluppo e dai privati di Venezia Investimenti: nuovo presidente è il consigliere uscente Luciano Giovanni Greco, professore associato di Scienza delle finanze al Dipartimento di Scienze economiche e aziendali dell' Università di Padova, già membro del Consiglio Direttivo di Assologistica e dell' Unione degli Interporti Riuniti; consiglieri l' avvocato Riccardo Rocca, fondatore dell' omonimo Studio Legale presente con diverse sedi nelle province di Padova, Rovigo e Vicenza, e Pierfrancesco Vago, presidente di Msc e quindi indicato dalle compagnie.

Veneto Sviluppo ha già indicato anche i suoi due consiglieri di amministrazione che entreranno nel Cda di Vtp, e uno dei quali ne diventerà presidente: si tratta di Giovanni Visentini, presidente della Visentini Giovanni Trasporti Fluviomarittimi Srl, società di Rovigo che opera nel trasporto marittimo europeo e internazionale, e Filippo Olivetti, delegato alle Infrastrutture di Confindustria Venezia e Rovigo e presidente di Aloschi & Bassani Srl e amministratore delegato di Bassani Spa, agenzie marittime nel settore turistico e delle spedizioni. Bassani è una delle due società che un mese fa ha venduto a Venezia Investimenti parte delle quote di Vtp, così Finpax (la società degli operatori portuali veneziani) è scesa dal 22,18% a poco più dell' 11%.

E.T.

© riproduzione riservata.

RICCARDO PETITO

Terminal crociere Oggi assemblea di Apvs

Questi sono i giorni delle nomine per il porto crociere. Per oggi è fissata l'assemblea dei soci di Apvs, la realtà che controlla Vtp e che è costituita da Veneto Sviluppo braccio operativo della Regione, Venezia Investimenti (le compagnie da crociera e il terminalista turco) e [redacted] veneziana con una quota di rappresentanza. Nomineranno il nuovo Cda nel quale probabilmente entrerà l'amministratore unico di Venezia Investimenti, l'avvocato Alberto Rossi. A seguire il nuovo Cda delibererà sul bilancio a maggio 2016 e nominerà il nuovo board di Vtp. Venezia terminal passeggeri dovrebbe avere 5 consiglieri, tre nominati da Veneto Sviluppo e due dalle compagnie, e non è escluso che a guidarla sarà chiamato il presidente di Veneto Sviluppo, Massimo Tussardi. Il Cda uscente ha già approvato il bilancio e anche di distribuire i dividendi in base alla percentuale dell'anno scorso: in cassa ci sono 3 milioni e 175 mila euro contro i 2 milioni e mezzo del 2015, e l'anno scorso vennero distribuiti 1 milione e mezzo di utili. (e.t.)

La Nuova di Venezia e Mestre

Visentini entra in Vtp e corre per la presidenza

*L'armatore designato da Veneto Sviluppo nel nuovo Cda della società portuale
Rinnovato intanto il Consiglio di Apvs, in cui entra l'ad di Msc Crociere, Vago*

L'armatore Giovanni Visentini pronto per diventare il nuovo presidente di Venezia Terminal Passeggeri al posto di Sandro Trevisanato, dopo esserne appena stato nominato consigliere. Il Consiglio di amministrazione di Vtp sarà rinnovato venerdì. Ma intanto ieri è toccato al Cda di Apvs, la società che detiene il 53 per cento di Vtp, controllata a sua volta dalla finanziaria regionale Veneto Sviluppo, che ha a sua volta il 51 per cento della Venezia Terminal Passeggeri contro il 49 del nuovo socio Venezia Investimenti, che raggruppa le compagnie di crociera Costa, Msc e Royal Caribbean e il terminalista turco Global, ieri. Il Consiglio di Amministrazione di Veneto Sviluppo Spa ha reso noto che l'assemblea della partecipata Apvs Srl ha provveduto alla nomina del nuovo Cda che rimarrà in carica per tre esercizi e per il quale la Finanziaria Regionale ha designato i due membri di propria competenza.

Si tratta del consigliere uscente e neo presidente di Apvs Srl Luciano Giovanni Greco, Professore associato di Scienza delle finanze presso il Dipartimento di Scienze economiche e aziendali dell'Università di Padova, già membro del Consiglio direttivo di Assologica e dell'Unione degli Interporti Riuniti. Insieme a lui designato l'avvocato Riccardo Rocca, fondatore dell'omonimo Studio Legale presente con diverse sedi nelle province di Padova, Rovigo e Vicenza e Managing Director dello Studio Wise Avvocati & Commercialisti. Venezia Investimenti ha invece nominato nel nuovo Consiglio di amministrazione di Apvs, Pier Francesco Vago che è anche l'amministratore delegato di Msc Crociere. Il Consiglio di amministrazione di Veneto Sviluppo Spa ha inoltre indicato i due nominativi scelti per ricoprire la carica di consigliere d'amministrazione della società partecipata Venezia Terminal Passeggeri Spa. Sono l'armatore Giovanni Visentini, presidente della Visentini Giovanni Trasporti Fluvio-marittimi Srl, realtà di altissimo profilo operante nel trasporto marittimo europeo e internazionale, che ha ricoperto fino al 2010 il ruolo di presidente della Commissione cabotaggio di Confitarma. E Filippo Olivetti, presidente di Aloschi & Bassani Srl e amministratore delegato di Bassani Spa, primarie agenzie nazionali attive nel settore marittimo, turistico e delle spedizioni, che riveste la carica di Membro del Consiglio di Presidenza con delega Infrastrutture di Confindustria Venezia Rovigo. Visentini, titolare dell'omonimo cantiere navale di Porto Viro, sarebbe appunto in pole-position per la

presidenza di Venezia Terminal Passeggeri, mentre il ruolo di amministratore delegato spetterà a Venezia Investimenti, che nominerà altri due consiglieri della società.

Il quinto spetterà invece alla Save di Enrico Marchi, che almeno per il momento mantiene circa il 22 per cento delle quote della società che controlla lo scalo crocieristico veneziano.(e.t.)

)

CROCIERE

In Vtp Save fa da ago della bilancia

Trevisan a pagina VI

Apvs, il nuovo presidente è Luciano Giovanni Greco

PORTO CROCIERE Regione e compagnie avranno due consiglieri. E Marchi conterà di più

Vtp pubblico-privata Save ago della bilancia



MARITTIMA La gestione del terminal destinata ad essere meno "pubblica"

Colpo di scena, Venezia Terminal Passeggeri non avrà un Consiglio di amministrazione a maggioranza pubblica ma una sorta di riedizione del compromesso storico. Venerdì, quando si procederà alle nomine, Veneto Sviluppo, la finanziaria regionale, non avrà tre consiglieri ma due; altri due saranno, come previsto, rappresentanti di Venezia Investimenti, ossia della società fra le tre compagnie di crociera Costa, Royal Caribbean e Msc e il terminalista turco Gph che ha acquistato buona parte delle quote messe in vendita.

Il quinto consigliere sarà di Save. Enrico Marchi, il presidente della società che gestisce l'aeroporto, infatti, ha deciso di non vendere il 22,18% di Vtp ma di tenerlo, e quindi esprimerà un suo consigliere di amministrazione in seno alla società della Marittima. Sarà, insomma, l'ago della bilancia tra il pubblico e i nuovi soci privati. E sarà tutto da vedere se appoggerà la finanziaria regionale o Venezia Sviluppo, tenendo pre-

sente che non molto tempo fa si era espresso in modo molto critico contro la scelta del Consiglio regionale di assicurare un controllo pubblico alla società del porto crociera, sostenendo che l'avevano fatto per far fuori lui, e che la gestione dei privati, come si vede dal suo aeroporto, è molto più efficiente.

Ieri, intanto, l'assemblea dei soci ha nominato i nuovi vertici di Apvs per i prossimi tre esercizi, la società che con il 53% delle quote controlla Vtp, e che è costituita da Veneto Sviluppo e dai privati di Venezia Investimenti: nuovo presidente è il consigliere uscente Luciano Giovanni Greco, professore associato di Scienza delle finanze al Dipartimento di Scienze economiche e aziendali dell'Università di Padova, già membro del Consiglio Direttivo di Assologistica e dell'Unione degli Interporti Riuniti; consiglieri l'avvocato Riccardo Rocca, fondatore dell'omonimo Studio Legale presente con diverse sedi nelle pro-

vince di Padova, Rovigo e Vicenza, e Pierfrancesco Vago, presidente di Msc e quindi indicato dalle compagnie.

Veneto Sviluppo ha già indicato anche i suoi due consiglieri di amministrazione che entreranno nel Cda di Vtp, e uno dei quali ne diventerà presidente: si tratta di Giovanni Visentini, presidente della Visentini Giovanni Trasporti Fluvio-marittimi Srl, società di Rovigo che opera nel trasporto marittimo europeo e internazionale, e Filippo Olivetti, delegato alle Infrastrutture di Confindustria Venezia e Rovigo e presidente di Aloschi & Bassani Srl e amministratore delegato di Bassani Spa, agenzie marittime nel settore turistico e delle spedizioni. Bassani è una delle due società che un mese fa ha venduto a Venezia Investimenti parte delle quote di Vtp, così Finpax (la società degli operatori portuali veneziani) è scesa dal 22,18% a poco più dell'11%.

E.T.

© riproduzione riservata

SENTENZA Illegittime le tariffe di Nethun, le ditte chiederanno i risarcimenti al Porto Pontili, i granturismo vincono al Tar

Raffaella Vittadello

VENEZIA

Una sentenza che apre la strada ai risarcimenti dal 2010 in avanti per i titolari di aziende di motoscafi granturismo, almeno per i più virtuosi. Ma soprattutto che rappresenta il riconoscimento di quanto da una decina d'anni stavano rivendicando.

La prima sezione del Tar, nei giorni scorsi, ha accolto le motivazioni del ricorso patrocinato dall'avvocato Enrico Tnolo e proposto dall'associazione granturismo della laguna di Venezia sui pontili di sbarco e imbarco dei turisti. Sotto accusa la validità delle tariffe stabilite dalla concessionaria del Porto, la Nethun, e della convenzione tra Comune e

deliberata dal Commissario straordinario nel 2014.

Già il Consiglio di Stato, a seguito di un ricorso straordinario al Capo dello Stato, aveva dichiarato illegittimo un anno e mezzo fa l'affidamento diretto alla Nethun della gestione dei pontili in acque marittime perché non era stata fatta una gara d'appalto e quindi andava annullato. In più sarebbero stati violati i principi europei di libera concorrenza. A quel punto da un lato, aveva dichiarato la definitiva cessazione dell'attività di Nethun, che aveva stabilito le tariffe, ma poi in via provvisoria aveva disposto la proroga della gestione dei pontili nelle more di una gara ad evidenza pubblica.

Di fatto l'amministrazione



Vittoria al Tar per i granturismo

Brugnaro con un atto politico ha risolto l'impasse, assumendo la gestione diretta dei pontili e stabilendo delle nuove tariffe a titolo sperimentale e provvisorio, che comunque - con l'unica accortezza di coprire i costi di gestione -

saranno scontate da un minimo del 15 per cento fino ad arrivare al 19 e addirittura al 21 per gli armatori più virtuosi, cioè quelli che si impegnano a tenere i motori spenti durante lo stazionamento delle barche, quelli che utilizzano motori ecologici, che sono attrezzati per i disabili e riescono a contenere le tariffe a 4 euro per tragitto.

«La sentenza ci ha dato ragione su tutti i fronti - sostiene soddisfatto Stefano Coton, presidente dell'associazione armatori granturismo - abbiamo avviato un dialogo con il Comune di tenore completamente diverso da quanto accadeva nel passato. Ora le ditte potranno chiedere gli arretrati al Porto».

© riproduzione riservata

Nautica. Presentata l'edizione 2016 in programma dal 20 al 25 settembre - Il ritorno dei marchi esteri

Più espositori al Salone di Genova

Partecipazioni in crescita del 21% - Aumenta il numero delle barche



Eccellenza del made in Italy. Un'immagine d'archivio del Salone nautico di Genova

I numeri del Salone 2016

+57%

Investimenti
È la percentuale degli espositori che faranno un investimento maggiore del 2015 sul Salone

+5%

Vela
Sale, rispetto all'anno scorso, il numero delle barche a vela presenti al 56° edizione del Nautico

+12%

Yacht
Cresce il numero delle barche con motore entrobordo presenti al Salone 2016



Road to Forcado CE NOVA

■ Mercato in ripresa (seppur lieve) e primi numeri positivi per quanto riguarda partecipazione di espositori (+21%), spazi prenotati e presenza di aziende che da tempo mancavano. È in più la prospettiva dell'appoggio delle istituzioni liguri: Genova est, un che attraverso una nuova pubblico-privata costituita ad hoc. Il Salone nautico di Genova si avvia verso l'edizione 2016, la 56ª della sua lunga storia iniziata nel 1962, con prospettive positive, messe in luce nei vertici di Ucina, la Confindustria nautica, e della società I-

Saloni Nautici (controllata dall'associazione) che organizza materialmente la kermesse. La quale si svolgerà nei padiglioni della Fiera di Genova tra il 20 e il 25 settembre. Una data diversa dal solito (primi di ottobre) che pone per la prima volta Genova dopo il boat show di Cannes (6-11 settembre) e prima di quello di Montecarlo (28 settembre-1° ottobre).

Il fatturato della nautica nel 2015 ha segnato, dopo anni in scado, +12% e le stime per il 2016 indicano un ulteriore +7,5%. Dati positivi che si riflettono nei primi numeri del prossimo Nautico. Secondo Ucina, le stime di partecipazione al Salone, a oggi pervenute, sono il 20% in più rispetto a quelle, a parità di periodo, dell'edizione dello scorso anno. Inoltre il 57% degli espositori sarà presente con un in-

vestimento superiore a quello dell'anno prima che si traduce in un maggior numero di barche esposte e di superficie occupata. Si registra poi un aumento del 5% delle barche a vela esposte e

GLI ENTI LOCALI

Toti (Regione Liguria): «Costitueremo una nuova che coinvolgerà i produttori e le istituzioni in termini di regia e finanziamenti»

+19% della misura media delle imbarcazioni; un +12% delle entrobordo (con +16% di misura media) e il tutto esaltato per i fuoribordo che confermano il trend dell'anno scorso, al pari di accessori e cot-

tegni. Vi è inoltre un ritorno di marchi stranieri (Princess Yacht, Numarine, Rodman, Bali, Catamaran, Chantier Amel e Najad) e anche di alcuni brand italiani (Canada, Cantiere Conchi, Tornado Yachts, Innovazione & Progetti, Gagliotta, 3B Craft).

Si prospetta, poi, la creazione di una nuova per supportare l'organizzazione del Salone, partecipata da Ucina, Regione Liguria (attraverso la finanziaria Filse), Comune di Genova e Ccna e aperta ad altri soggetti che vi volessero aderire (la mano è tesa anche alle aziende che hanno formato Nautica Italiana, uscendo da Ucina, 15 delle quali, nei giorni scorsi, hanno lasciato anche Confindustria). A parlarne, oltre al presidente di Ucina, Carlo Demaria (si veda articolo a fianco), è stato il gov-er-

to della Liguria, Giovanni Toti: «Ci siamo offerti - hadetto - di costruire una grande newco, uno strumento che possa essere garantito per tutti i produttori a prescindere dalle associazioni di appartenenza, che possa coinvolgere le istituzioni in termini di regia e di finanziamenti, che vanno utilizzati al meglio per aiutare il sistema Italia a essere più competitivo in termini di occupazione e ricchezza. Noi siamo pronti a farlo, d'accordo con Comune e Camera di Commercio». A Genova, ha proseguito, «le istituzioni hanno saputo fare sistema, avendo chiaro il valore del Salone, al di là del colore politico. Non posso dire lo stesso del mondo produttivo (il riferimento è alla frattura creata da Nautica Italiana, ndr)».

di [unreadable]

Il Secolo XIX

LE INDAGINI

Porto a rischio e filojihadisti alla frontiera, summit a Roma

FARE il punto sulle indagini in corso, focalizzando i due filoni fondamentali fin qui messi in luce dagli inquirenti genovesi: il transito di personaggi sospetti in porto e la possibile radicalizzazione di alcuni soggetti che si muovono tra Ventimiglia e la Costa Azzurra.

Si è parlato (anche) di questo nel corso della riunione tenutasi ieri alla procura nazionale antiterrorismo di Roma, guidata da Franco Roberti, cui hanno preso parte alcuni dei magistrati impegnati nelle inchieste sui filo-jihadisti in corso nella nostra regione. Dall'inizio dell'anno sono state arrestate sette persone per reati collegati alle normative varate dopo gli attentati a Charlie Hebdo in Francia del gennaio 2015. Due fratelli iraniani erano stati intercettati all'aeroporto il 31 dicembre dello scorso anno, con documenti falsi e foto di armi nel telefono mentre si stavano imbarcando per Londra: si sono per lungo tempo proclamati profughi, finché non si è scoperto che erano protagonisti di una strana "missione". In momenti diversi sono state poi intercettate cinque persone al terminal traghetti (tre libici, un tunisino e un americano di origine libica) sospettati a vario titolo di legami con l'estremismo islamico.

L'INDAGINE DELLA CAMERA

«Genova riparta dal triangolo industriale 4.0»

GENOVA. Ripartire dal "vecchio" triangolo industriale per vincere la sfida della digitalizzazione. È la via italiana della ricerca della Camera dei Deputati "La rivoluzione industriale 4.0. quale modello applicare al tessuto industriale italiano". Il progetto, tra i cui promotori c'è il deputato ligure Lorenzo Basso (Pd), mira a definire una strategia per l'industria del paese. «A Genova manca un sistema e serve un tavolo condiviso per tornare leader. Non guardiamo a Torino e Milano come concorrenti e torniamo a ragionare in un'ottica più ampia di sistema».

«Ora possiamo essere competitivi»

Un anno di governo visto dal presidente della Camera di Commercio di Genova

Gian Maria Da Francesco «Ci sono finalmente politiche di accompagnamento innovative su temi decisivi come la dotazione infrastrutturale per consentire alla Liguria di avere collegamenti migliori attraverso la Gronda autostradale e il Terzo valico: la Regione ci ha creduto molto e questo per noi è utilissimo così come la crescita delle presenze turistiche attraverso la campagna promozionale per la destagionalizzazione». Il presidente della Camera di Commercio, Paolo Odone, è soddisfatto dell'attività avviata dalla giunta regionale di Giovanni Toti nel suo primo anno di governo, anche se ora l'impegno dovrà essere raddoppiato per affrontare in maniera ancor più risoluta alcune problematiche che la Liguria e, soprattutto Genova, si trascinano dietro da oltre un decennio.

Presidente Odone, come giudica la congiuntura economica?

«Abbiamo presentato il Salone nautico di Genova qualche giorno fa: si registra il ritorno degli espositori. L'insieme dei provvedimenti per il comparto turistico sta dando risultati evidenti. A questo bel risultato fa un po' da contraltare il manifatturiero, soprattutto con Finmeccanica. Anche se bisogna registrare che Fincantieri ha di recente acquisito un ordinativo molto importante».

La Regione si è impegnata sul capitolo infrastrutture, dicevamo.

«Le infrastrutture sono il nostro interesse prioritario. Il porto di Genova nel 2015 ha segnato il nuovo record per i container, che crescono su base annua del 3,2%, i passeggeri sono in crescita sia per i traghetti sia per le crociere. L'aeroporto ha confermato il trend positivo per aerei e passeggeri. Questo è fondamentale per il settore turistico: la Liguria offre ai visitatori le località più famose al mondo. Inoltre è stato dato un forte impulso al turismo culturale».

Lo sviluppo dei collegamenti è perciò prioritario.

«Genova è una frontiera dell'Europa. Come Camera di Commercio ci siamo attivati da quasi dieci anni per segnalare la necessità di questo tipo di investimenti. La Gronda autostradale di Genova prevede un investimento di 3,26 miliardi. Il costo socio-economico che la comunità patisce per la sua non realizzazione è di 570 milioni all'anno. Se fosse stata realizzata sette anni fa, si sarebbero risparmiate risorse per 3,42 miliardi, superiori al suo costo. Per questo siamo soddisfatti che la Regione l'abbia

- segue

inserita tra le priorità».

Cosa sta facendo la Camera di Commercio per lo sviluppo del territorio?

«Noi investiamo molto in una delle strutture di ricerca più importanti d' Italia. L' Iit, l' istituto italiano di tecnologia, ha attratto oltre 1.500 ricercatori da 54 Paesi e svolge ricerca finalizzata all' impresa a livello internazionale. Come Camera di Commercio abbiamo già stabilito di investire una somma importante per far partire un polo di startup innovative visto che l' Iit dispone di un centinaio di brevetti di assoluto interesse. Noi abbiamo contribuito con una somma di 2,5 milioni di euro per realizzare un incubatore di livello internazionale. Ad esempio, sono utilizzabili alcuni brevetti nel campo medicale e abbiamo fatto in modo di creare una partnership con investitori che vogliono svilupparne la realizzazione. E ce ne sono altre centinaia. La nostra attenzione è concentrata sulla ricerca di alta qualità: per noi è questo l' elemento di sviluppo della città, della Regione e dell' Italia».

Insomma, un «modello Liguria» a tutto campo.

«Con la regione condividiamo l' impegno per la ricerca e per le infrastrutture di collegamento per essere sempre più competitivi nei confronti della Costa Azzurra. E poi non bisogna dimenticare che le città liguri sono le preferite dai turisti stranieri per l' ottima qualità della vita».

La Regione non vi ha lasciato soli, dunque.

«No, anzi ci sta seguendo da vicino per trovare una soluzione alla sentenza della Corte Ue sulla direttiva Bolkestein che non solo mette a rischio gli investimenti sugli stabilimenti balneari, ma anche le concessioni delle banchine nei porti».

GIAN MARIA DE FRANCESCO

VIA ALLA CESSIONE DELLE QUOTE DI APLS

La Spezia, Forcieri accelera sulle crociere

La crisi ridimensiona il progetto waterfront

GENOVA. È il secondo atto della partita che Lorenzo Forcieri, presidente [redacted] sta giocando sulle crociere.

Domani infatti il comitato portuale darà il via libera alla cessione dell'80% delle quote di Apls Investimenti, la società creata dal-

[redacted] spezzina con lo scopo di realizzare la nuova stazione marittima. Forcieri da tempo cerca di

coinvolgere le compagnie da crociera in Apls Investimenti, ma la procedura per le manifestazioni di interesse non aveva avuto l'esito sperato. Così da domani [redacted] ci riprova con una nuova gara e un nuovo bando che dovrebbero rendere più appetibile la cessione. Il 20% rimarrebbe sempre in carico al pubblico, ma ora le compagnie possono farsi avanti. Forcieri vuole quindi accelerare dopo che nei giorni scorsi aveva annunciato l'interesse della compagnia Royal Caribbean

per la realizzazione del nuovo waterfront, aprendo di fatto i giochi. I contatti con il colosso americano delle crociere vanno avanti da tempo e Forcieri li aveva formalizzati una settimana fa. Un maxi investimento da 200 milioni di euro anche se rispetto al progetto iniziale, sembra che il nuovo waterfront spezzino sarà meno ambizioso.

«La crisi morde soprattutto nel settore immobiliare e per rendere più appetibile il progetto, le volumetrie dovranno

PRIVATIZZAZIONE

In vendita la società creata per realizzare la nuova Stazione Marittima

essere più basse», racconta una fonte vicina al dossier e anche il Comune di Spezia sarebbe d'accordo per un ridimensionamento rispetto al progetto iniziale. Dopo questo primo passo, molti danno scontata la partecipazione della compagnia alla gara per la cessione delle quote di Apls. La società infatti ha il preciso scopo di realizzare il terminal crociere e così il cerchio si potrebbe chiudere proprio con Royal Caribbean.

La Gazzetta Marittima

La Spezia deviazione agli Stagnoni

LA SPEZIA – Positivo l'esito dell'incontro convocato dal presidente dell'AP della Spezia al fine di trovare soluzioni e mitigare i disservizi sulla viabilità e il traffico che hanno riguardato, nelle scorse settimane, il Varco Stagnoni.

Alla riunione presenti i rappresentanti dell'autotrasportatori, delle associazioni datoriali e delle organizzazioni sindacali, Capitaneria di porto, Dogana, Polizia di Frontiera, terminal LSCT. Forcieri: "Sono molto soddisfatto dei risultati raggiunti durante l'incontro di stamane: la revoca dello stato di agitazione ed il ritorno alla normalità è un ottimo segnale, soprattutto in un momento di grande attività del porto, anche perché tutti hanno dimostrato disponibilità e unità di intenti. Un grazie quindi al lavoro di tutti".

Le soluzioni emerse dall'incontro, frutto del lavoro del tavolo tecnico costituito allo scopo e sulle quali c'è stata piena condivisione da parte dei partecipanti hanno riguardato in particolare la riorganizzazione della viabilità al fine di ridurre i tempi di attesa e lunghe soste. Già da venerdì 22 luglio si è realizzata una deviazione del traffico in ingresso agli Stagnoni all'interno dell'area Truck Village; entro la fine del mese di agosto è prevista la realizzazione della segnaletica orizzontale, l'installazione di due impianti semaforici al fine di razionalizzare la viabilità e di snellire le code, la realizzazione di una corsia per i "vuoti" e quattro corsie per i "pieni" in attesa di ingresso al gate LSCT; entro fine anno, la realizzazione della viabilità laterale della strada di collegamento piazzale Stagnoni/terminal Ravano, progettata da Ap ed in attesa del parere della sovrintendenza regionale. Durante la riunione è stata richiesta anche una maggiore sensibilizzazione delle Forze dell'ordine per i controlli della sosta nell'area Stagnoni, ed un rafforzamento dell'ordinanza dell'AP. AP si è impegnata a mettere a disposizione servizi igienici e docce presso il Truck Village e ad installare nuovi bagni chimici e distributori di bevande fresche anche presso l'area Stagnoni al fine di rendere migliori le condizioni di attesa degli autotrasportatori.

MARINA MILITARE: 10° ANNIVERSARIO PER LO STAGE “INSIEME IN IMMERSIONE A PORTO VENERE”



PORTO VENERE – Da dieci anni la Marina Militare è parte attiva nella realizzazione del progetto di stage di immersioni intitolato “Insieme in immersione...a Porto Venere” a favore dei subacquei disabili appartenenti alla Società HSA Italia (Handicapped Scuba Association) ed al Gruppo Sub Ospedale della Spezia, che da anni, insieme alla Marina, e alle istituzioni locali, lavorano affinché la subacquea sia alla portata di tutti, in maniera tale che ognuno possa viverla in sicurezza ed in relazione alla propria fisicità e autonomia.

Il 29 luglio nelle acque del Parco Naturale Regionale di Porto Venere circa trenta subacquei disabili si immergeranno con gli specialisti del Raggruppamento Subacquei ed Incuratori “Teseo Tesei” della Marina Militare. Quest’anno, l’ormai tradizionale manifestazione, coinvolge oltre 100 subacquei militari e civili che condurranno una serie di immersioni ricreative nei fondali dell’isola del Tino.

Durante la giornata vi sarà anche il “battesimo dell’acqua” a favore di bambini disabili coordinati dalle sezioni della Spezia del Lions Club International e del Sovrano Militare Ordine di Malta che, assistiti e supportati dai Palombari di Comsubin, vivranno il loro primo bagno in questo meraviglioso mare. L’attività, coordinata dal personale di Comsubin, è stata organizzata in collaborazione col Comune di Porto Venere.

IL RETROSCENA

Dalla "letteraccia" alla minaccia di richiesta danni

MARINA DI CARRARA

Calma piatta in mare aperto, acque agitate dentro al porto. Dove, dopo anni di bonaccia, si è scatenata una bufera che vede "tutti contro tutti" in uno scontro mai visto, e anche con un'indagine della Procura della Repubblica su presunte irregolarità nella assegnazione delle banchine in concessione. Lo scontro è proprio sulle concessioni demaniali che vengono rilasciate

ma sono deliberate dal Comitato portuale (ente in cui ci sono sindaco, Capitaneria, rappresentanti degli armatori, degli spedizionieri... ecc.). Ebbene, secondo la Porto di Carrara Spa, la società fino a ieri "monopolista" di fatto del porto di Marina di Carrara - monopolio rotto dall'arrivo della linea Grandi - l'Autorità portuale avrebbe indebitamente frenato il procedimento per concedere alla Porto Spa le aree richieste. Provochando danni alla società di Bogazzi. Paolo Dello Iacono, amministratore delegato della Porto di Carrara Spa, giorni addietro ha inviato un letteraccia al presidente

Francesco Messineo. Letteraccia in cui, in sostanza, si minaccia una denuncia alla procura nel caso in cui la Autorità perduri nella sua "inerzia amministrativa" e ritardi ancora la conclusione del procedimento amministrativo per il rilascio delle concessioni demaniali richieste dalla Porto Spa. Richieste, rimarca Dello Iacono, su cui c'è stata "una positiva deliberazione del Comitato portuale", che ha "già espres-

so la propria volontà di assentire le aree richieste dalla Porto di Carrara per un periodo di 20 anni". Insomma, il principale operatore del porto accusa l'ente che gestisce il porto stesso di mettergli i bastoni fra le ruote. Cose mai viste a Marina.

Ma c'è di più. La Porto di Carrara. Nella lettera indirizzata a Messineo, parla di "alcuni membri comitatisti", i quali "avrebbero espresso perplessità in ordine all'istruttoria amministrativa seguita

in merito alle procedure di pubblicazione" della "gara" per l'assegnazione delle concessioni. Tradotto: questi "membri comitatisti" che altro non possono essere che la Capitaneria di Porto hanno sollevato la questione della scarsa evidenza pubblica nella partita delle concessioni. Le aree, cioè, potrebbero essere state messe

in assegnazione senza una gara europea e ciò potrebbe avere avvantaggiato alcuni soggetti piuttosto che altri. E questa sarebbe una delle ragioni per cui ha rallentato la delibera di concessione alla Porto di Carrara Spa. Ma la scarsa evidenza pubblica delle procedure di assegnazione delle aree portuali - con conseguente alterazione della libera concorrenza - sarebbe anche alla base dell'inchiesta della procura di Massa

stessa. Inchiesta in cui la procura si avvale delle indagini, guarda caso, svolte dalla Capitaneria.

Questo il retroscena che porta, oggi, alla seduta del comitato portuale.

(c.f.)



Francesco Messineo

LA RESA DEI CONTI



Il porto di Marina di Carrara



Paolo Dello Iacono



Il comandante Marco Landi

Concessioni alla Porto, oggi si decide tutto

Il comitato portuale si esprimerà sulla richiesta per la banchina Fiorillo
Dopo settimane di tensione si attende una schiarita per le aree dello scalo

di **Alessandra Vivoli**
► MARINA DI CARRARA

Incontro decisivo, oggi pomeriggio alle 15 e 30, per il comitato portuale che dovrà esprimersi sulla concessione alla Porto spa della banchina Fiorillo nel molo di levante.

All'ordine del giorno della riunione, che è stata messa in calendario su istanza della Porto stessa, la presa d'atto dell'accordo sostitutivo che dovrà dare atto formalmente alla concessione della banchina Fiorillo a favore della società presieduta da Enrico Bogazzi.

Si arriva quindi alla resa dei conti di una vicenda che ha creato, nelle settimane scorse, alta tensione fra la Porto di

Carrara e **il comitato portuale**. La schiarita è attesa per oggi pomeriggio in quella sede del comitato portuale che dovrebbe, di fatto, dare il via libera alla richiesta di concessione della Porto spa.

In sostanza proprio la riunione di oggi dovrebbe fare tornare il sereno nelle acque agitate fra Porto di Carrara spa, **il comitato portuale** e Capitaneria di porto. Da quel che trapela alla vigilia del comitato convocato in tutta fretta per oggi, non ci dovrebbero essere altre sorprese e quindi ci si attende un passaggio formale che possa quindi riportare il sereno sulla querelle delle concessioni degli spazi all'interno dello scalo di Marina di Carra-

ra. **La resa dei conti**. Ma cosa c'è in ballo oggi - al tavolo del comitato - per la Porto di Carrara? Semplice, c'è il riconoscimento, formale, della richiesta di concessione sul molo di levante a cui, fino ad oggi, non era arrivata risposta.

Si tratta di una partita molto importante visto che per la Porto la concessione di quegli spazi all'interno dello scalo, rappresenta un aspetto molto importante per quel che riguarda i traffici. Un nodo da sciogliere fondamentale per cui la società dell'armatore Enrico Bogazzi aveva annunciato la volontà di procedere alla richiesta di risarcimento danni. Un epilogo che, a questo punto, sembrerebbe scongiurato

anche se tutto dipende dall'esito della riunione odierna. Una cosa è certa non ci potranno essere ulteriori rinvii: l'istanza su cui delibererà oggi il comitato portuale, è stata presentata dalla Porto di Carrara spa il 22 marzo scorso. Una istanza precisa in cui, nero su bianco, si parlava della concessione delle aree demaniali. I tempi prescritti per l'iter a questo punto sono scaduti da un pezzo e su questo la Porto sembra ben intenzionata a non attendere oltre.

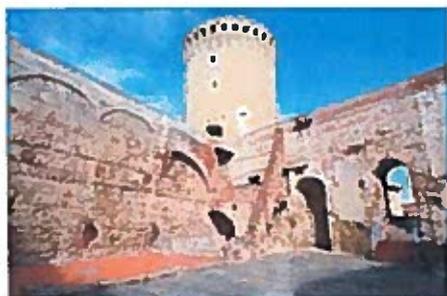
Insomma le posizioni con cui si arriva alla riunione del comitato portuale sono ben delineate. Quello di oggi, così sembra, dovrebbe essere l'incontro chiarificatore.

di Alessandra Vivoli

La Gazzetta Marittima

In Fortezza Vecchia le feste d'estate

Tutte le principali manifestazioni in calendario da oggi - Il concerto per la Capitaneria di porto



LIVORNO - Tante iniziative e l'occasione unica di visitare, in via straordinaria anche di sera, il Port Center di Livorno, il centro didattico espositivo inaugurato l'anno scorso e aperto nel cuore del Complesso Mediceo.

Gli eventi in Fortezza

In occasione di Effetto Venezia, da oggi 27 al 31 luglio, la Fortezza Vecchia apre le porte a cittadini e turisti, ospitando al suo interno una serie di eventi legati a doppio filo all'evento clou dell'estate labronica. Per cinque giorni, la fortificazione cinquecentesca, affidata in gestione all'Autorità Portuale sino al 29 febbraio del 2020, sarà la cornice ideale di spettacoli teatrali, concerti e mostre fotografiche.

Il palco centrale e la Quadratura dei pisani

Si comincia oggi 27 luglio, alle 21.30, con il Summer talent Show, una sorta di Italian's got talent in salsa labronica dove artisti più o meno talentuosi verranno giudicati da una giuria mista tra attori, modelli, politici, giornalisti, musicisti, sportivi, agenti di spettacolo. Quasi in contemporanea, alle 21, nella Quadratura dei pisani, ci sarà un concerto jazz, mentre alle 22.30 entrerà in scena la famosa rock band de "I furminanti".

Il giorno dopo, a partire dalle 21.30, sarà il Joyful Gospel Ensemble ad esibirsi sul palco centrale con i suoi 50 coristi e cantanti solisti e con brani che spaziano dallo spiritual più tradizionale al "Contemporary Gospel". Alla stessa ora, nella Quadratura dei pisani, andrà in scena il "Boiler Room", un dj set di musica elettronica.

Venerdì 29 luglio, sempre sul palco centrale, il giovane cantautore Paolo Simoni presenterà il suo quinto album, "Noi siamo la scelta", pubblicato il 20 maggio scorso e incentrato sul tema dei trentenni di oggi che vivono in Italia o che sono emigrati all'estero, in cerca di qualcosa che questo Paese non è in grado di offrire. Alla Quadratura dei pisani ci sarà invece spazio per musica dal vivo, a seguire un altro dj set.

E sabato 30 luglio, alle 21.30, sul palco centrale, ci sarà un altro concerto: Stefano Saletti e la sua band Ikona, faranno riflettere il pubblico con un mirabile affresco sonoro che racconta il difficile dialogo tra la sponda nord e sud del Mediterraneo, i drammi dei migranti, la ricchezza, le speranze, il dolore che attraversano le strade del Mare Nostrum. Alla stessa ora la Quadratura dei pisani ospiterà fino a tarda notte una serata in discoteca con il "Cube Saturday Night".

E arriviamo così all'ultimo giorno di Effetto Venezia. Il 31 luglio, ci sarà di che divertirsi: la Fortezza Vecchia fa un tuffo nel passato rinverdendo, sul palco centrale, i cantanti che hanno reso immortali gli anni '70, mentre chi avesse nostalgia degli anni '60 non dovrà fare altro che recarsi alla vicina Quadratura dei pisani per godersi un bel concerto che passerà in rassegna le canzoni di quell'epoca.

La Sala Canaviglia

È una delle sale più suggestive del Complesso Mediceo: la Sala Canaviglia ospiterà per tutta la durata di Effetto Venezia una mostra di quadri del pittore Bruno Florio, un artista sui generis, che usa principalmente la stoffa per dipingere vari soggetti, dal ritratto di Beethoven alla raffigurazione di uno dei Quattro Mori.

Inoltre, sabato e domenica sera, a partire dalle 22, la Sala Canaviglia farà da cornice rispettivamente ad una live performance di solo contrabbasso del musicista Emiliano Degl'Innocenti e ad un concerto dedicato alla "Venezia barocca e alla Parigi romantica".

La Galleria Cannoniera

Lungo la galleria cannoniera l'attore Emanuele Barresi si esibirà nell'unica performance a pagamento organizzata in Fortezza Vecchia per Effetto Venezia: si chiama "Le Stanze" ed è uno spettacolo teatrale dedicato alla storia di illustri personaggi livornesi. La pièce teatrale andrà in scena tutti i giorni, alle 20.30, 21.30 e 22.30.

- segue

L'ingresso costa otto euro.
La Sala del Piaggione dei Grani
Presso la Sala del Piaggione dei Grani potrà infine essere visitata, per tutta la durata di Effetto Venezia, la mostra fotografica dal titolo "Cuban Visions", realizzata da Biancamaria Monticelli. La mostra è un viaggio visionario in una Cuba reale e cruda, lontana dal fascino dell'immagine retrò e delle grandi spiagge bianche.

L'area esterna della Fortezza Vecchia
Sono previste iniziative anche a ridosso delle mura del complesso mediceo, dove interverranno esperienze diverse: da artisti di strada ad esibizioni della banda cittadina. Particolarmente interessante è l'iniziativa "Effetto Urbano", della Cooperativa sociale "Itinere", che assieme ad un gruppo di richiedenti asilo politico, realizzerà alcuni alberi usando diversi materiali di riciclo. Saranno presenti inoltre Buzz Kill con il progetto "Graffiti come arredo urbano", il Collettivo Miranda con un'esposizione di poster di grande formato e saranno nuovamente esposte le installazioni di Fabio Leonardi: il Cavallo di Troia e la TV.

Il Port Center: aperture straordinarie
Per l'occasione, inoltre, il Port Center rimarrà aperto per tutta la durata di Effetto Venezia, a partire da mercoledì e sino a domenica 31 luglio, dalle ore 16.00 alle 19.00 e dalle ore 21.30 alle ore 24.00. Il Port Center può inoltre essere visitato virtualmente a qualsiasi ora sul sito: <http://www.livornoportcenter.it/>. Per visite in altre date oltre Effetto Venezia, consultare il sito stesso oppure chiamare lo 0586 249598.

Palazzo Rosciano: Porte Aperte
Durante Effetto Venezia, Palazzo Rosciano, lo storico quartier generale dell'Autorità Portuale di Livorno, manterrà le porte aperte per tutta la durata della festa. Al suo interno sarà possibile visitare le belle foto di una mostra già ospitata in Fortezza e dedicata al Silos Granari e ai progetti studiati dal gruppo "Re-Fact" per recuperarlo.

* * *

E' stata la suggestiva cornice della Fortezza Vecchia di Livorno ad ospitare, venerdì 22 luglio alle ore 21.30, il concerto della Filarmonica "Giacomo Puccini" S. Anna di Cascina del Maestro Mauro Rosi, nell'ambito delle celebrazioni del 151° anniversario della costituzione del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera (la cui ricorrenza è il 20 luglio). La manifestazione, intitolata "Omnia Vincit Animus", dal motto del Corpo, è stata organizzata dalla Direzione marittima livornese che per festeggiare l'avvenimento ha voluto offrire alla cittadinanza uno spettacolo musicale, aprendolo al pubblico gratuitamente nell'area della Fortezza destinata agli spettacoli, fino al raggiungimento dei posti disponibili. L'evento, al quale hanno partecipato le più alte autorità, gli operatori marittimi e portuali, nonché le rappresentanze del personale della Guardia Costiera di tutti gli uffici marittimi della Toscana ed i relativi familiari, ha scopi benefici: nel corso della serata, infatti, è stato possibile devolvere un'eventuale offerta all'Associazione Cure Palliative di Livorno, per aiutare a migliorare sempre di più la qualità dell'assistenza ai malati.

La Gazzetta Marittima

“Dibattito in Porto” consegnata la relazione ufficiale all’Authority

Sul sito www.dibattitoinporto.it il documento completo



LIVORNO – Si è svolta nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia la conferenza stampa per la consegna della relazione finale dell’iniziativa “Dibattito in Porto”, il confronto pubblico con la cittadinanza sui futuri assetti del porto previsto dalla legge regionale 46/2013 per le opere che superano i 50 milioni di euro di investimento condotto dalla responsabile Sophie Guillan. Presenti alla conferenza stampa il commissario dell’Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, con il segretario generale Massimo Provinciali ed il capo area pianificazione Claudio Vanni, Antonio Floridia per la Regione Toscana, il vicesindaco del Comune di Livorno Stella Sorgente ed Irene Nicotra per la Provincia.

Il dibattito, che è iniziato lo scorso 12 aprile e si è concluso il 14 giugno, è stato incentrato sui macro temi Piattaforma Europa e Stazione Marittima ed ha visto la partecipazione – fra cittadini e stakeholder – di 355 persone ai laboratori tematici e di 211 alle gite organizzate in porto, ma anche un intenso coinvolgimento attraverso ogni forma comunicativa: dai contributi giunti al sito internet [“www.dibattitoinporto.it”](http://www.dibattitoinporto.it), alla pagina dedicata nel social Facebook che ha collezionato 2500 amici, alla produzione di Quaderni tematici da parte dei partecipanti. Un’esperienza positiva, secondo la Guillain e secondo tutti i rappresentanti delle istituzioni presenti, prima di tutto perché la partecipazione ha dimostrato il desiderio dei cittadini di comprendere le scelte e portare propri contributi al futuro della loro città con un dialogo che non si è interrotto e che, come tutti auspicano, avrà un seguito. E poi per i risultati emersi da un sondaggio che la stessa Guillain ha commissionato per fornire dei riferimenti sul lavoro svolto: fra i partecipanti l’87% dichiara di avere oggi un quadro più chiaro sui grandi temi trattati, il 35% afferma di aver cambiato in positivo la propria visione iniziale sulla Piattaforma Europa, e ben il 44,1%, alla luce del dibattito, oggi vede favorevolmente il progetto della nuova Stazione Marittima. Da parte del commissario Gallanti il parere favorevole sull’iniziativa e sui risultati portati ed anche la considerazione che in ambito portuale il tema della responsabilità sociale è di più recente introduzione rispetto ad altri come ad esempio quello eco-ambientale ed il dibattito è stato utile per approcciarlo; altrettanto utile sarà proseguire in questa esperienza per tutti gli altri aspetti. Da parte degli altri rappresentanti istituzionali unanime l’intenzione di continuare il dialogo sui progetti affinché essi si possano realizzare tenendo conto degli obiettivi auspicati. Fra le raccomandazioni di Sophie Guillan quella di monitorare attraverso un osservatorio gli effetti del Dibattito sotto il profilo dell’ambiente e della ricaduta sociale ed economica dei due grandi progetti. Dalla vicesindaco Sorgente apprezzamento per il lavoro svolto e l’impegno nel proseguire in questo senso anche con una reciprocità diretta fra il Port Center e il progetto comunale dell’Urban Center.

La relazione finale, consegnata ufficialmente nel corso della conferenza all’Autorità portuale, consiste in un documento di 70 pagine, è disponibile sul sito www.dibattitoinporto.it e verrà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana nel mese di agosto; l’Authority avrà invece a disposizione 90 giorni per esprimere le proprie considerazioni ufficiali sui suoi contenuti.

EFFETTO Venezia

Ecco i parcheggi per la festa

Dove lasciare l'auto o lo scooter: tutte le tariffe e le aree riservate ai residenti

► LIVORNO

Stasera alle 19.30, presso la chiesa di San Ferdinando, il sindaco aprirà l'edizione numero 31 di Effetto Venezia. La manifestazione richiamerà nel quartiere tantissimi livornesi e non solo, quindi puntualmente si riproporrà il problema di come arrivare e di dove sostare se si vuole usare il mezzo privato. Ecco dunque i parcheggi più vicini:

P1, via della Cinta Esterna (tariffa € 0,30 l'ora); P2 - Piazza Unità d'Italia (dalle ore 20 tariffa € 1 l'ora, max. € 3); P3, parcheggio Moderno, via dell'An-

giolo (tariffa 8-23 € 1 l'ora; € 2 le successive. Dalle 23 alle 8 € 1 l'ora, P4, parcheggio Odeon, Via Verdi (tariffa diurna 8-20, € 1 l'ora; tariffa notturna 20-8, € 0,80 l'ora). P5 - Modigliani Forum - Via Nelsuco Giachini (Loc. Porta a Terra) parcheggio e servizio bus navetta gratuiti.

Dal parcheggio gratuito presso il Modigliani Forum, sarà attivo un servizio bus navetta, anche questo gratuito di andata e ritorno con via della Cinta Esterna (zona quartiere Venezia - area fermata bus Cti) con fermata intermedia in Via Masti (dietro Stazione Ferrovia-

ria) con le seguenti modalità: Il 27 e il 31 luglio, dalle ore 18.30 alle ore 1; il 28 luglio, dalle 18.30 alle 2; il 29 e 30 luglio, dalle ore 18.30 alle ore 3. Passaggi ogni 15 minuti circa. Inoltre dalle ore 20 sono gratuiti gli stalli dei seguenti parcheggi Tirrenica Mobilità: scali d'Azeglio, scali Manzoni, scali Olandesi, scali Saffi, oltre l'area pedonale di Piazza Cavour.

Parcheggi riservati a veicoli a 2 ruote: via del Monte d'Oro (traversa di Via S. Giovanni). Parcheggio custodito biciclette: Piazza dei Legnami. Parcheggi portatori di handicap: Via S. Anna dalle ore 18.

Aree di parcheggio residenti contrassegno lettera "A": o parcheggio Tirrenica Mobilità presso Ponte S. Trinita (oltre gli abbonati) o parcheggio Asd La Tortuga in Scali Dogana d'Acqua (di fronte al numero civico 9) o parcheggio [redacted] presso ponte S. Trinita (esclusi gli stalli gialli riservati [redacted] Accesso dalle ore 19. Prosegue il servizio di trasporto pubblico per tutta l'estate gratuito. Attivo dalle ore 20.30 fino all'ultima corsa (oltre mezzanotte), il servizio interessa nello specifico quattro linee che uniscono il centro con il lungomare: A, B, 8R e 8N.



A destra uno scorcio del parcheggio di piazza Unità d'Italia, uno dei più vicini per lasciare l'auto e raggiungere a piedi il cuore della Venezia. A destra un bus in servizio notturno sul lungomare: il trasporto pubblico sarà gratuito la sera a partire dalla 20.30



Bus gratuiti fino a mezzanotte e un servizio da Porta a terra

LE SFIDE DEL PORTO

Parcheggio e area panoramica Progetto ex silos e stazione marittima

Ecco come diventerà l'area crociere e passeggeri del nostro scalo

di ANTONIO FULVI

- LIVORNO -

IL FUTURO della stazione marittima, così come è stato "disegnato" dalla pianificazione è risultato uno dei punti più articolati - e più approfonditi - del recente dibattito in porto voluto dalla Regione. Ne sono emersi suggerimenti interessanti, insieme alla constatazione che il traffico dei passeggeri - sia per i traghetti, sia per le crociere - è un elemento economico im-

IL NODO

Indispensabile che i servizi ai passeggeri siano vicini alla città

portante per lo scalo, tale da richiedere non solo investimenti sostanziali per mettere a nuovo l'intero "comparto", ma anche da coinvolgere la città in un consorzio che sia insieme di partecipazione alle scelte urbanistiche, di rapporto economico e di afflato culturale.

NELLA RELAZIONE finale relativa al dibattito, la responsabile



IL RENDERING Ecco come verrà l'area della Stazione Marittima nel porto di Livorno

dello stesso Sophie Guillain ha incentrato il tema con l'intervento del segretario generale Massimo Provinciale. Nel presentare il rendering dell'area crociere e traghetti (che riportiamo qui sopra) l'avvocato Provinciale ha ricordato come sia indispensabile che i servizi ai passeggeri siano più possibile vicini e connessi alla città sia per motivi commerciali (l'utilizzo da parte di passeggeri e di membri d'equi-

paggio delle navi dei negozi, dei ristoranti e delle strutture urbane) sia perché la stessa città possa diventare un elemento di attrazione culturale, con al centro il motivo di richiamo della Fortezza Vecchia ma non solo. L'impegno della Camera di Commercio, azionista della società Porto 2000 delle crociere e dei traghetti, è oggi quello di privatizzare la gestione, in modo da favorire investimenti e svi-

L'INCIDENTE MORTALE

ANGELO ROMA: «L'UNICO MODO PER EVITARE QUESTI TIPI D'INCIDENTI È PONGO L'ACCENTO SU SOLO QUESTI - È QUELLO DI EVITARE CHE L'AUTISTA SCENDA DAL CAMION»

luppo dei servizi stessi.

INTERESSANTE, nel progetto che è stato presentato al termine dei vari dibattiti, che hanno visto anche una fattiva partecipazione di esponenti del Comune, della Regione e delle specializzazioni tecniche (vedi in rendering) il riutilizzo da parte dell'ex silos granario come parcheggio multipiano e area panoramica, la grande estensione degli spazi verdi tra lo stesso silos, le nuove stazioni e la Fortezza

L'OBIETTIVO

Privatizzare la gestione in modo da favorire gli investimenti

Vecchia, e la riprofilatura delle banchine per allineare le calate interne alla Orlando.

PER I PASSEGGIERI si ipotizzano camminamenti sovrelevati a similitudine di quanto avviene negli aeroporti (finger) per dividere il traffico della gente da quello dei mezzi. Il tutto considerando - e l'elemento finale - la pianificazione dell'area come un tutt'uno con quella urbanistica del Comune.

"Respinti" al porto, si buttano in mare dal traghetti: gravi due migranti

A tre miglia al largo, si sono buttati in mare, nel disperato tentativo di ritornare a nuoto sulla costa. A vederli è stato un peschereccio che ha avvisato la guardia costiera. Intervenuta anche la Polizia Marittima

Polizia e mezzi di soccorso sulla banchina di Vedetta

Avevano tentato di entrare clandestinamente in Italia passando per il porto di Ancona. Scoperti allo sbarco. Per questo erano stati imbarcati nuovamente su un traghetti. Provenendo dalla Grecia, e quindi da un'area che fa parte del **trattato di Schengen**, i due migranti, pronti per affrontare un nuovo viaggio, erano stati imbarcati nuovamente verso il paese di provenienza. Ma a tre miglia dalla costa si sono buttati in mare. Subito avvistati, è scattato l'allarme alla Guardia Costiera dorica, intervenuta a largo. E' successo intorno alle 14:00 di oggi (martedì). Protagonisti della vicenda, **due giovani tra i 20 e i 30 anni di presunta origine nordafricana, che sarebbero stati trasportati in ospedale in condizioni gravi. Violento l'impatto con l'acqua dopo un volo di 15 metri. I due stranieri avrebbero riportato trauma cranico e toracico.**

Entrambi erano saliti sul traghetti della Ellenic Spirit per la Grecia. A tre miglia al largo però, si sono **buttati in mare, nel disperato tentativo** di ritornare a nuoto sulla costa. A vederli è stato un peschereccio che ha avvisato la guardia costiera, intervenuta immediatamente per recuperarli e metterli in salvo. I due giovani migranti sono stati accompagnati sulla banchina Vedetta. Sul posto sono arrivati i sanitari della **Croce Gialla, Croce Rossa ed automedica**. Entrambi sono stati accompagnati in sala emergenza al Pronto Soccorso dell'ospedale. Intervenuta anche la Polizia Marittima che sta coordinando le operazioni ed espletterà, tramite l'ufficio stranieri, le formalità per avviare le pratiche di espulsione.

La Gazzetta Marittima

Ancona a Palumbo l'area ISA

ANCONA – Il comitato portuale ha esaminato la richiesta di concessione demaniale trentennale avanzata dalla Palumbo Group SpA per l'area attualmente in concessione all'ISA Group srl di mq 16.395 dotata di banchine pontili e scali di alaggio e varo. Il criterio fondamentale che fin dall'inizio della vertenza ha guidato le scelte del comitato portuale è stato di mantenere strettamente connessa la concessione delle banchine demaniali con la proprietà dello stabilimento, per assicurare continuità produttiva ed occupazionale e tutelare gli interessi generali.

Il giudice delegato del Tribunale di Ancona, preso atto che a seguito della procedura competitiva avviata non vi sono state offerte migliorative rispetto a quella presentata dalla Palumbo Group SpA, ha autorizzato ISA Group a stipulare la cessione dell'azienda alla suddetta Palumbo SpA. In connessione con tale aggiudicazione, la Palumbo ha presentato l'istanza di concessione trentennale di contenuto identico a quella attualmente in vigore a favore di ISA Group in scadenza il 31 dicembre 2017, ponendola come condizione sospensiva degli effetti dell'acquisizione.

Il comitato portuale ha quindi espresso la seguente decisione:
A. parere favorevole in ordine al rilascio di una concessione demaniale alla Palumbo Group SpA di durata trentennale, sulla base del programma di investimenti, del piano economico finanziario e del programma produttivo che prevede una immediata ripresa della costruzione di imbarcazioni;
B. presa d'atto del raggiunto accordo formale tra rappresentanze sindacali e Palumbo Group SpA con rientro graduale nel primo anno di 50 unità lavorative e la possibilità di rientro di ulteriori 10-20 unità subordinatamente all'eventuale incremento di commesse. Estensione della CIGS fino al 23 settembre 2017 per tutto il personale non utilizzato e successivamente la procedura NASPI fino al 23 settembre 2019 per il personale eccedente;
C. l'inserimento nell'atto di concessione di una specifica clausola che preveda la decadenza della concessione medesima, nel caso in cui dovesse cessare l'attività cantieristica navale nel sito produttivo, stante il ricordato collegamento funzionale tra l'antistante area demaniale destinata esclusivamente alla cantieristica navale e la struttura privata.

All'esito della riunione del comitato il presidente Rodolfo Giampieri ha dichiarato: "Il comitato portuale continua ad assicurare un atteggiamento di attenta responsabilità e tempestiva decisione. La decisione unanime è la terza espressione del comitato a sostegno della valorizzazione di un settore che deve continuare a caratterizzare il porto di Ancona e che assicura professionalità qualificate, indotto e reddito al territorio. E' importante poter mantenere un sito produttivo destinato alla cantieristica che contribuisce a rafforzare uno storico asset strategico – che nel nostro territorio ha fatto sempre la differenza – fondamentale sia per l'occupazione diretta prodotta, che per evitare la dispersione di un indotto fatto di professionalità e capacità realizzative. Sulla cantieristica il ragionamento si è allargato all'opportunità di assicurare ulteriori spazi a mare per il settore. Di qui l'impegno a dare risposte concrete a questa esigenza, al fine di migliorare la competitività delle imprese, rafforzare il settore della nautica nel nostro territorio, creare le premesse per ulteriori opportunità occupazionali dirette ed indirette".

Gli Incontri Al ministero dei Trasporti tabella sulle risorse per le linee 1 e 6



Al dicastero dello Sviluppo si è discusso anche dell'assunzione di nuove maestre

Metro, porto e alloggi il sindaco avvia a Roma l'operazione disgelo

Incontri con i ministri Delrio e Calenda De Magistris: sì a tavoli di concertazione

Valerio Esca

Ancora in attesa di incontrare il presidente del Consiglio Matteo Renzi, il sindaco di Napoli Luigi de Magistris è andato ieri a Roma a tendere la mano ai ministri. Il faccia a faccia con il titolare del dicastero dei Trasporti, Graziano Delrio, con il viceministro dei Trasporti Riccardo Nencini e il ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda, al di là delle discussioni intavolate, ha un forte valore politico.

L'incontro con Delrio - ha spiegato de Magistris - è stato «molto proficuo» e ha avuto come tema le linee 1 e 6 della Metropolitana e il porto. Con Nencini è stato «un incontro molto utile su patrimonio ed edilizia pubblica». Definisce infine l'incontro con il ministro Calenda «molto importante». Il primo cittadino ha avviato una serie di discussioni con i ministri dell'esecutivo Renzi e - da quanto trapela - da parte di de Magistris c'è stata «massima apertura». Nella capitale, visti i veleni con il premier, ci si attendeva un sindaco barricadero e invece da quanto raccontano i presenti «il clima è stato disteso e de Magistris si è anche detto d'accordo ad aprire tavoli di concertazione sulle diverse tematiche». Ma di cosa si è parlato? Bocche cucite è un eufemismo, ma da

quel poco che è emerso sembra che de Magistris abbia, ancora una volta, posto all'attenzione del ministro dei Trasporti la sua preoccupazione per lo stato del Porto, con la necessità di nominare al più presto un presidente e superare la stagione del commissariamento. Si è poi aperta la discussione sulla metro linea 1 e linea 6.

Su questo asset il sindaco sta già lavorando con la Regione Campania, tanto che il presidente Vincenzo De Luca, appena un mese fa, ha confermato al sindaco gli impegni presi da Palazzo Santa Lucia. C'è da completare per la linea 1 la tratta Dante Garibaldi, con un finanziamento previsto di 200 milioni, l'impermeabilizzazione della tratta Centro direzionale - Capodichino, 50 milioni, mentre per la linea 6 il completamento della tratta Mostra Mergellina Municipio, 305 milioni e il completamento della tratta Mostra Arsenale, 300 milioni.

Con il viceministro Nencini si è discusso dell'emergenza abitativa a Napoli. Ma ancor più importante l'attribuzione dei fondi governativi per la riqualificazione degli alloggi Erp (edilizia residenziale pubblica). Il restyling avverrà in maniera completa, partendo dalle fondamenta e soprattutto dalle periferie.

Al ministero però manca ancora il censimento degli alloggi da parte

del Comune di Napoli. Senza questi atti il governo non potrà elargire finanziamenti di quota parte. Su questo tema l'amministrazione di Napoli segue un ritardo rispetto ad altri comuni italiani, che hanno già presentato l'incartamento necessario.

Il sindaco ha ricordato poi il problema della demolizione delle Vele di Scampia e si è detto disponibile ad incontrare nuovamente il segretario nazionale del Psi. La parola d'ordine, largamente condivisa, è stata «la tolleranza zero» contro le occupazioni abusive della camorra negli alloggi Erp. Con il ministro Calenda si è affrontato poi il tema riguardante l'assunzione di nuovo maestro. La giunta comunale ha approvato pochi giorni fa una delibera, a firma dell'assessore alla scuola Annamaria Palmieri, con la quale viene richiesta alla competente commissione interministeriale l'autorizzazione per l'assunzione a tempo determinato di 75 maestre per il prossimo anno scolastico, 2016-2017, «al fine di coprire il fabbisogno delle scuole d'infanzia comunali relativo sia all'esigenza di inserimento di insegnanti di sostegno e sia per far fronte ai pensionamenti previsti entro l'anno 2016».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto

Costi da capogiro compagnie in fuga

Previsti 160 approdi in meno e calo dei crocieristi

Antonino Pane

Il Porto di Napoli è ormai al collasso ed ha bisogno senza indugio ripensamenti di un presidente, di una guida stabile in grado di dare quel colpo di reni per uscire da una condizione di stallo ormai insostenibile. Lo hanno invocato a gran voce i più importanti operatori del porto - oltre 50 società che coprono circa l'85% del fatturato dello scalo portuale - e che hanno indicato, in una recente lettera inviata al ministro Delrio ed al governatore della Campania De Luca, Andrea Annunziata come nome preferibile per la guida dell'Autorità di Sistema della Campania. Un nome su cui si è registrata la convergenza ed il consenso di un'ampia comunità: un passo in avanti notevole visto che fino ad oggi il porto di Napoli si è contraddistinto soprattutto per litigiosità. Aspettare oltre non è più possibile. E non è neanche possibile perdere altro tempo e continuare a guardarsi intorno. La situazione è veramente grave. Ogni giorno accade qualcosa che certifica il fallimento del porto, l'unica porta della città che pure è attraversata da quasi 10 milioni di turisti nell'anno in comi lingue in condizioni pessime.

Costi elevati dei servizi, gli operatori scappano. E mentre il Comitato portuale si appresta a discutere donanzi di questi argomenti, la programmazione degli operatori in attività si prospetta per il 2017 una riduzione di 160 approdi (pari ad un calo del traffico crocieristico del 40%) con tutti i dovuti alle principali compagnie crocieristiche, da Msc a Costa. Nei giorni scorsi l'ultima bastonatura il Tar Campania, accogliendo il ricor-

so della Conateco, ha condannato la condotta omissiva

di Napoli che ha determinato la mancata esecuzione dei dragaggi ed in conseguenza ha contribuito a compromettere l'operatività della società ricorrente. Parliamo della sentenza sul ricorso n. 3789 del 27 giugno 2014 pronunciata dal Tar Campania che ha chinato

per "risarcimento dei danni derivanti dalla mancata esecuzione dei lavori di dragaggio" proprio quando l'Ente contestava alla ricorrente il mancato pagamento dei canoni deurezionali e chiedeva la revoca della concessione. Per l'Autorità Portuale si è sfiorato il fallimento: a fronte della richiesta risarcimento di 37,89 milioni di euro il Tar ha riconosciuto un danno molto limitato, quasi simbolico, di cui imputa la favore della Conateco con complesse modalità. Un importo che non dovrebbe superare 1,5 milioni di euro. Ma la sentenza stabilisce chiaramente una colpevolezza a carico dell'Ente per aver omesso di mettere in campo quelle necessarie domande previste proprio dall'art. 6 della legge n. 84/1994, nonché per non aver dato attuazione ai piani operativi triennali 2011-2013 e 2013-2015.

Insieme alla Conateco viene riconosciuto che, a causa del progressivo interramento e inasprimento dei fondali marini, emergono dal 2003 problematiche di pescaggio che hanno portato anche ad episodi di incaglio delle navi.

Ma quel che è più inquietante è la disattenzione manifestata dal Tar sulle costosissime procedure messe in campo per eseguire i lavori negli ultimi diecimila. Una sequenza inaccettabile. Procedure avviate dal 2003 e che ancora ad oggi, a fronte di rilevanti oneri gestionali e progettuali, non hanno portato ad alcun risultato. Appalti avvitati, rinvii e successivamente sospesi. Casse di colmate improvvisamente colpite da "sembranze" mareggiate, che si autodistruggevano comportando ingenti danni per molti svariati milioni di euro. Ed ancora opere non eseguite e finanziamenti revocati. A Conateco si contesta una mancata efficace cooperazione. Come avrebbe potuto fare? La sentenza del Tar Campania è destinata a lasciare un segno, soprattutto perché manifesta una sostanziale incapacità di difesa dell'Ente dagli attacchi dei privati. Cosa ne sarà dunque del contenzioso di Porto Fiorito che chiede un risarcimento di 70 milioni di euro? Come finirà il contenzioso promosso dalla Camed per la mancata esecuzione di alcuni lavori? E cosa dire della darsena di Levante ove l'appaltatore, a fronte di un ritardo colossale nell'esecuzione dei lavori, imputa all'Ente le colpe del ritardo chiedendo oltre 20 milioni di euro di danni. Danni che, tra l'altro, una commissione interna ha riconosciuto per quasi 9 milioni di euro. E proprio nei giorni scorsi la firma di un ulteriore atto aggiuntivo che ha portato i servizi di ingegneria della darsena di Levante dall'importo di 5,6 milioni di euro aggiudicati nel 2003 all'importo di quasi 19 milioni di euro. Quale sarà dunque la normativa di riferimento adottata dall'Autorità Portuale di Napoli?

Il disastro è dunque certificato ed il ministro Delrio ha detto che segue molto da vicino quello che succede a Napoli.

Il vertice

Domani prevista una nuova riunione del Comitato portuale. Gli operatori: subito una guida all'Autorità di sistema campana

Le previsioni

La drastica diminuzione degli approdi con tagli dovuti alle principali compagnie avrebbe conseguenze devastanti

Il caso

L'ultima bastonatura: il Tar ha accolto il ricorso della Conateco



IL PORTO

Napoli, crollano i crocieristi

Rispetto alla media di circa 1,2 milioni di crocieristi registrata negli ultimi anni e alle 500 toccate di quest'anno, nel 2017 il porto di Napoli perderà circa mezzo milione di passeggeri con la cancellazione degli scali Carnival e la forte diminuzione di Royal Caribbean, che scenderà a 160 toccate. In diminuzione anche gli accessi di Costa Crociere e MSC, che dimezza gli arrivi da due ad uno la settimana. La sessione del traffico crocieristico sarà nell'ordine del 40%.

- segue

Porto di Napoli

MOVIMENTO PASSEGGERI

Il traffico, tra crociere e traghetti, intrattiene in maniera diretta su quello del molo Beverello (secondo solo a quello registrato dal porto di Hong Kong)

LE PREVISIONI

quest'anno il movimento si chiuderà con un volume di **6,8 milioni** di passeggeri

IL RECORD

nel 2004 con **7 milioni** di passeggeri

LA CRISI

nel 2015 scarsi **sei milioni** di passeggeri

LA RIPRESA

da quest'anno in aumento del **12%** il movimento passeggeri rispetto agli anni di crisi

LE PREVISIONI

quest'anno il movimento si chiuderà quindi con un volume di **6,5 milioni** di passeggeri

Aeroporto di Capodichino

BOOM DI ARRIVI E PARTENZE

tra gennaio e il 15 luglio si è registrato un aumento del **19,2%** di passeggeri sulle tratte internazionali e del **6,4%** sui voli nazionali

IL RECORD

30mila passeggeri il primo luglio

LA PREVISIONE GESAC

tra venerdì e lunedì si attendono **105mila** passeggeri

LE TRATTE

su **105mila** passeggeri in arrivo nel week end, **65mila** previsti sulle destinazioni internazionali

IL MASTER PLAN

l'aeroporto di Capodichino può crescere fino a **8milioni** di passeggeri entro il 2023

LA PISTA

lunghezza 2625 metri (Londra Luthon, lunghezza netta pista 2160 metri conta 14milioni di passeggeri)

cautimmi

Le «porte» della città Lo scalo partenopeo affonda tra litigi e mancanza di progettualità

L'aeroporto non tiene il passo di altri «hub»
Stranieri in aumento rispetto agli italiani



IL RITARDO NEI LAVORI HA DANNEGGIATO IL TERMINAL

Dragaggi, il Tar dà ragione a Conateco

La sentenza amministrativa è in controtendenza rispetto agli orientamenti Ue

L non esegue i dragaggi crea un danno economico per il terminalista. È questo il senso di una recente sentenza del tribunale amministrativo regionale della Campania, chiamato a rispondere a un ricorso del terminalista Conateco contro [redacted] di Napoli. La quantificazione del danno è però molto ridotta, tanto da risultare quasi simbolica (il 5 per cento) rispetto a quanto chiedeva il terminalista, a cui viene imputata mancanza di iniziativa per contribuire alla risoluzione del problema.

La pronuncia del giudice amministrativo arriva nel pieno della bufera che da Bruxelles sta investendo proprio il porto di Napoli. La Commissione europea sta mettendo in discussione il fatto che gli investimenti pubblici in infrastrutture non siano aiuti di Stato. Il principio è che se un investimento fornisce un vantaggio competitivo a un operatore privato, non può essere assegnato da parte dello Stato senza autorizzazione europea.

La sentenza del Tar campano, basandosi in particolare su quanto prescrive l'articolo 5 della legge 84 del 1994, va in direzione opposta. Spettava «all'Autorità portuale di Napoli» scrive il giudice «provvedere agli interventi di escavazione

dei fondali marini, onde assicurare la navigabilità e consentire, quindi, al concessionario Conateco l'adeguato utilizzo della zona demaniale assegnatagli mediante gestione dell'attività di terminal containers».

Tuttavia Conateco deve accontentarsi di una soddisfazione di principio. Dal punto di vista economico la società, alle prese con problemi di bilancio, non riceve dal Tar quell'ossigeno in cui confidava per far quadrare i conti. Nel ricorso, Conateco quantificava il danno subito in circa 37,9 milioni di euro. Di questi, 14,1 milioni erano atti di danno emergente, pari ai costi sostenuti per ovviare agli inconvenienti dovuti al ridotto pescaggio in prossimità degli omeggi e delle banchine, 9,5 milioni a titolo di attuale lucro cessante, pari al maggiore utile che avrebbe conseguito in caso di massima movimentazione annua del proprio terminal containers nel periodo 2010-2013, 14,2 milioni a titolo di futuro lucro cessante, pari al maggiore utile che potrebbe percepire in caso di massima movimentazione annua del proprio terminal containers nel periodo 2014-2018. Per quanto riguarda l'ultima voce, il giudice si ferma all'ultimo bilancio pubblicato al momento della sentenza e esclude che si possa fare una stima dei mancati in-

troiti futuri non essendo pronosticabile «il futuro andamento economico dell'impresa, più in generale, la futura evoluzione dei traffici commerciali e delle attività cantieristiche nel settore del trasporto navale di containers».

Per il resto, il danno riconosciuto per la negligenza [redacted]

viene mitigato da diversi fattori, fra cui, da un lato, il ruolo super partes dell'Authority e i suoi compiti di tutela dell'ambiente e, dall'altro lato, dal fatto che anche Conateco ha tenuto nel corso della vicenda un comportamento «omissivo». Inoltre viene escluso che i dragaggi da soli avrebbero permesso l'arrivo al Conateco di navi da 14 000 teu. In effetti è noto fra gli operatori dello scalo che i limiti infrastrutturali del porto di Napoli non si limitano ai fondali e che per accogliere le mega porta-container lo scalo dovrà aspettare la realizzazione del nuovo terminal alla darsena di Levante. Non è «ray visible» scrive il giudice «l'adeguatezza delle infrastrutture portuali gestite dal Conateco a ricevere imbarcazioni aventi portata oscillante tra 8 000 e 14 000 teu in assenza non solo dei difetti di pescaggio, ma anche di quegli ulteriori fattori impedienti l'attracco di simili imbarcazioni, che sono, precipuamente, costituiti dai li-

mi multidimensionali morfologici dei moli e delle banchine».

Le difficoltà del terminal hanno portato negli ultimi anni a una forte riduzione del traffico, spesso a favore del vicino porto di Salerno, alla conseguente richiesta della cassa integrazione per i 350 lavoratori, all'apertura di un contenzioso, poi risolto, con [redacted] per carichi non pagati che hanno portato vicino alla revoca della concessione. La compagnia cinese Cosco ha ceduto recentemente le proprie quote in Conateco all'altro socio, Gianluigi Aponte.

Al di là del caso particolare, la sentenza di Napoli riconosce che [redacted] deve eseguire determinate opere per non danneggiare i suoi concessionari. Un documento di 50 pagine inviato recentemente da Bruxelles riassume il pensiero della Commissione europea e fissa i paletti anche per le infrastrutture portuali. «L'effetto», ha detto Luca Antonellini di Sipotra, associazione che si occupa di politica dei trasporti «può essere d'impedimento», perché al capitolo «distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi» l'Europa sostiene che «il finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali favorisce un'attività economica ed è pertanto in linea di principio soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato».

Alberto Ghiera

Bari incrementa merci e passeggeri nel primo semestre 2016



Chiudono tutti con segno positivo il traffico semestrale i diversi settori merceologici e dei passeggeri nel porto di Bari.

Le merci

Nei primi sei mesi del 2016 sono state movimentate in totale tre milioni di tonnellate di merci, con un aumento del 19,2% rispetto a 2,5 milioni nella prima metà dello scorso anno. Guidano la classifica le rinfuse solide che hanno fatto registrare un aumento del 22,6%. Il traffico delle merci varie è stato pari a circa 1,7 milioni di tonnellate, con un incremento del 16,7% determinato dalla crescita del traffico ro-ro (+7,6%) ma soprattutto dei container che sono aumentati del 42%.

I passeggeri

Nel primo semestre di quest'anno il numero dei passeggeri dei traghetti è aumentato di circa il 6,8% salendo a 360mila persone, crescita prodotta dall'aumento del 26,2% del **traffico con l'Albania** mentre quello con la Grecia è rimasto sostanzialmente stabile. Ancora meglio il settore delle crociere con un traffico di 144mila passeggeri (+35,3%), dei quali circa un quarto hanno utilizzato lo scalo del capoluogo pugliese come home port.

IN SALITA ANCHE I PASSEGGERI



Porto di Bari, traffico merci in aumento Bene tutti i settori, recuperano le crociere

Le statistiche del semestre confermano e consolidano la tendenza del porto di Bari alla forte crescita dei traffici, evidenziata dai dati del primo trimestre del 2016. Lo scalo barese si conferma sempre di più il gateway dell'Italia sud orientale recuperando anche terreno nelle crociere, che era stato l'unico settore a registrare significativi perdite nel 2015. La movimentazione complessiva di

3.001.451 tonnellate di merci, con un aumento del 19,2% rispetto al dato dello stesso periodo dello scorso anno. Il traffico in import è pari a 1.969.395 tonnellate (+17,1%) mentre quello in export è di 1.032.056 tonnellate (+23,5%) a testimonianza del sempre migliore stato di salute dell'economia dell'area nord della Puglia e della sua forte e continua propensione all'internazionalizzazione ed alla esportazione in particolare.

L'Antitrust accende un faro sul porto di Brindisi

L'Autorità per la Concorrenza chiede informazioni sulla concessione (negata) a Grimaldi di un'area in banchina, che secondo alcuni potrebbe costituire un limite all'accesso delle infrastrutture.

Il Gruppo Grimaldi da molto tempo continua a chiedere all'Autorità Portuale di Brindisi una **banchina in concessione per vent'anni** da usare per le sue linee di cabotaggio in Italia e verso la Grecia, ma senza successo. In occasione dell'ultimo comitato portuale, il massimo che è riuscita a ottenere è stato un accosto preferenziale, con la previsione di consegna di un ulteriore ormeggio non appena vi sarà la disponibilità di altre banchine operative nel porto di Brindisi. Oltre a questo verrà rilasciata la concessione per cinque anni di un piazzale da circa 25mila metri quadrati, oltre che un'autorizzazione a operare in qualità di impresa portuale (ex art. 16 legge 84/1994) sempre per una durata di cinque anni.

Dopo questo compromesso raggiunto con l'approvazione unanime del comitato portuale, il caso dell'istanza concessoria negata al Gruppo Grimaldi è arrivata all'**Autorità Antitrust** perché, come riferiscono alcuni operatori locali, il Movimento 5 Stelle, da sempre molto attento alla questione, avrebbe presentato un esposto all'Autorità Garante per la Concorrenza il Mercato.

Nella comunicazione inviata dall'Antitrust all'Autorità Portuale pugliese si parla di una segnalazione relativa a **"presunte limitazioni alla concorrenza** derivanti dalla possibile concessione in favore della società Grimaldi Euromed". La stessa nota prosegue spiegando che "ai fini dello svolgimento della propria attività istituzionale", l'Agem si chiede all'Autorità Portuale di "fornire entro dieci giorni un resoconto dettagliato su: contenuti della proposta di concessione formulata da Grimaldi; discussione della proposta da parte del comitato portuale; determinazioni assunte in proposito dall'Autorità portuale e prospettive di prossima definizione della vicenda". Una volta acquisite queste informazioni l'Antitrust potrà decidere se avviare o meno un'istruttoria sul caso.

La Gazzetta Marittima

Sergio Prete commissario a Taranto



ROMA – Con decreto n. 240 del 14 luglio 2016, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato il professor avvocato Sergio Prete commissario straordinario dell’Autorità Portuale di Taranto.

Pertanto fino al completamento del percorso di riforma del sistema portuale indicato dall’art. 8 comma 1, lett. f) della legge del 7 agosto 2015 n. 124 (e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi), il professor avvocato Sergio Prete eserciterà i poteri del commissario straordinario.

Porto Taranto: domani vertici a ministero Lavoro e Palazzo Chigi

Roma - A settembre scade la cassa integrazione per 520 lavoratori di Tct.



Roma - Doppio vertice domani per i problemi del porto di Taranto tra ministero del Lavoro e Palazzo Chigi. Alle 9.30, al ministero, su convocazione del sottosegretario Franca Biondelli si ritroveranno sindacati, Autorità portuale di Taranto e liquidatori della società Taranto container terminal per definire la mini proroga della cassa integrazione per i 520 addetti della stessa Tct. Per questi lavoratori la cassa scade l'11 settembre prossimo, dopodichè ci sarebbe la mobilità. L'ulteriore proroga sino a fine anno, di cui si è già discusso nei giorni scorsi in un vertice col sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, il vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, oltrechè il sottosegretario Biondelli, permette invece di agganciare l'avvio operativo dell'Agenzia nazionale di somministrazione che entrerà in funzione dall'1 gennaio 2017. **Quest'agenzia, a carattere pubblico, prenderà in carico i lavoratori dei porti di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari attualmente inattivi e li ricollocherà in nuove attività nell'arco di 36 mesi con un percorso di formazione e riqualificazione professionale.** E proprio ai passaggi preliminari per la costituzione dell'Agenzia di somministrazione è dedicato l'incontro delle 14.30 di domani a Palazzo Chigi: è in programma la firma dell'accordo di programma per l'avvio di questo nuovo soggetto. La cassa integrazione che sarà quindi prorogata per circa tre mesi e mezzo per i lavoratori di Taranto container terminal - società messa in liquidazione da giugno 2015 - costituirà una soluzione ponte verso l'Agenzia nazionale di somministrazione. Confermata infine per il 29 luglio la presentazione, all'Autorità portuale di Taranto, dell'offerta definitiva per l'acquisizione della concessione della banchina del molo poli-settoriale da parte del consorzio Ulisse di cui fa parte Saga Italia, società del gruppo internazionale Bollorè. La banchina in questione è la stessa su cui ha operato sino a fine 2014 Taranto container terminal e i progetti presentati dal consorzio Ulisse all'Authority di Taranto consentiranno ora di rioccupare parte del personale della stessa Tct. I nuovi progetti riguardano la conferma del traffico industriale ma anche attività di logistica industriale

“Progetto ForMare” per giovani sardi

A bordo oltre 700 studenti per fare scuola

CAGLIARI – Promozione delle attività marittime, sostegno ai giovani e legame con il territorio: sono questi gli obiettivi del “Progetto ForMare”, iniziativa organizzata da Moby e Tirrenia in collaborazione con il MIUR e la Direzione Scolastica Regionale Sardegna, che prepara gli studenti sardi nel loro percorso professionale e all’ingresso nel mondo del lavoro. Moby e Tirrenia proseguono dunque nelle iniziative di coinvolgimento dei giovani, facendo delle proprie navi vere e proprie scuole per i lavoratori del futuro, dando opportunità agli studenti sardi di scoprire il lavoro per mare. Il “Progetto ForMare 2016”, giunto alla sua 4ª edizione, ha previsto l’imbarco di gruppi di stagisti frequentanti le classi quarte e quinte degli istituti scolastici sardi. Dalla reception al ponte di comando, passando per la sala macchine, i ragazzi sono stati protagonisti di uno stage a bordo delle navi per apprendere i mestieri del mare. L’iniziativa “ForMare” si propone, da anni, di attivare e modulare un’offerta rivolta ai giovani sardi per far vivere il mare non come confine e barriera ma come apertura e opportunità per il futuro dei giovani. Per i ragazzi si è rivelato utile e appassionante osservare i marittimi all’opera, imparando in questo modo il loro lavoro quotidiano. Dal 2012 ad oggi c’è stato il coinvolgimento di oltre 2.400 ragazzi. Quella di quest’anno ha visto la partecipazione di 36 scuole, per un totale di oltre 700 ragazzi. Anche in questa edizione sono stati individuati i due ragazzi più meritevoli, per i quali è in programma un’esperienza lavorativa con un contratto a tempo determinato a bordo delle navi delle due compagnie del Gruppo. Il riconoscimento è andato a una ragazza dell’Istituto Professionale per i Servizi Alberghieri e della Ristorazione di Tortolì e a un allievo dell’Istituto Tecnico Trasporti e Logistica “C. Colombo” di Carloforte. “Il Progetto ForMare di cui siamo promotori insieme al MIUR – ha dichiarato Pietro Manunta, presidente di Tirrenia CIN – inizia a dare risposte alla Sardegna e ai giovani studenti degli istituti superiori sardi, che sono stati i principali protagonisti di un’esperienza a bordo delle navi del Gruppo sulle professioni del mare. La Onorato Armatori proseguirà nel creare un rapporto sempre più stretto col territorio, investendo nella cultura e nella formazione professionale di giovani sardi che intendano intraprendere questi mestieri. Abbiamo bisogno di professionalità sempre più specializzate e siamo convinti che questa collaborazione darà sbocchi lavorativi importanti e qualificati”. “Ringrazio Moby e Tirrenia – ha affermato il direttore dell’Ufficio Scolastico Regionale Sardegna, Francesco Feliziani – per aver offerto un’occasione concreta ai ragazzi degli Istituti Tecnici e Professionali di affacciarsi al mondo del lavoro attraverso un’esperienza che li metterà di fronte a possibili scelte per il loro futuro, La collaborazione con importanti realtà armatoriali come Moby e Tirrenia, offre prospettive e motivazione e risulta fondamentale per combattere i drammatici problemi della dispersione scolastica, della disoccupazione e della difficoltà d’inserimento di tanti giovani nel tessuto produttivo”. Moby e Tirrenia, compagnie 100% del Gruppo Onorato Armatori, puntano sulla valorizzazione della terra sarda. Negli ultimi anni le iniziative sul territorio sono aumentate sensibilmente, a dimostrazione di quanto il Gruppo voglia proseguire con la strategia di crescita nella terra del mare per eccellenza e nel rispetto dei suoi abitanti. L’obiettivo è quello di continuare su questa strada e coinvolgere sempre di più i giovani nei progetti dedicati all’innovazione e allo sviluppo del lavoro per mare, che è il nucleo pulsante del Gruppo.

Tempo Stretto

lavoro

Braccio di ferro giudiziario tra 10 marittimi e Rfi: pignorata la nave Logudoru

Una lunghissima storia di precariato, due sentenze che danno ragione ai lavoratori, un braccio di ferro giudiziario e ieri l'ultimo eclatante atto della decennale vertenza dei marittimi dello Stretto: il pignoramento della nave Logudoro. Ferma ormai in porto perché fuori servizio, la nave ferroviaria è diventata oggetto di un pignoramento che vale i circa 300 mila euro che Rfi non ha voluto riconoscere ai dieci marittimi che hanno ottenuto il riconoscimento giudiziale del diritto ad un contratto a tempo indeterminato e dei connessi diritti economici prima dal Tribunale e poi lo scorso 12 gennaio, con sentenza divenuta esecutiva il 21 aprile 2016, dalla Corte d' Appello di Messina. Nel primo pomeriggio di ieri l' avvocato dei lavoratori Maria Grazia Belfiore e l' ufficiale giudiziario addetto all' UNEP del Tribunale di Messina si sono presentati presso il porto di Messina per procedere al pignoramento della nave Logudoro appartenente a RFI S.p.a. Giunti al molo per notificare anche al comandante della nave l' atto di pignoramento già notificato in mattinata alla società RFI, nessun membro di equipaggio è stato trovato a bordo della nave, nè tanto meno il comandante, legale rappresentante dell' armatore. Ma di certo la

vicenda non si chiuderà qui. E così la Logudoru, entrata in servizio nelle acque dello Stretto nel 2011, adesso rischia di finire la sua "carriera" da vittima di una battaglia per il lavoro. La visita di oggi è stata solo l' ultimo atto di un botta e risposta andato avanti in questi ultimi giorni a suon di precetti e diffide tra i legali dei lavoratori e di Rfi. L' avvocato Belfiore ha notificato tutti gli atti che ripercorrono le tappe giudiziarie della vicenda, ricordando che la sezione lavoro del Tribunale di Messina aveva accolto il ricorso dei lavoratori nel gennaio del 2012, riconoscendo un rapporto di lavoro a tempo indeterminato già dalla prima assunzione che per alcuni risale addirittura al 1995. Poi nel gennaio 2016 è stata la Corte di Appello a sancire la vittoria dei lavoratori, condannando Rfi a corrispondere la retribuzione dovuta dalla data della sentenza di primo grado alla riassunzione in servizio, commisurata a quanto dovuto in relazione all' anzianità di servizio maturata dalla stipula del primo contratto a viaggio, oltre interessi e rivalutazione. Alla luce di queste sentenze erano state concesse a Rfi 24 ore di tempo per sanare la propria posizione nei confronti dei lavoratori, avvisando che il passo successivo sarebbe stato

- segue

il pignoramento di una delle navi di proprietà della società. Rfi aveva replicato diffidando il legale e appellandosi al fatto che le navi societarie costituiscono beni impignorabili in quanto svolgono attività di pubblico servizio e garantiscono la continuità territoriale tra la Sicilia e la penisola. Motivazione insufficiente per il legale dei lavoratori, in quanto Rfi è proprietaria di 4 navi passeggeri/ro-ro Cargo: Villa, Scilla, Messina e Logudoro e ad oggi il servizio è garantito dalla società tramite l'impiego di tre delle quattro navi societarie, specificatamente la " Villa", la " Scilla ", la " Messina " vista la notevole del traffico ferroviario tra la Sicilia e la penisola. La Logudoro, infatti, attualmente non è adibita al servizio di trasporto né potrebbe esserlo trovandosi in manutenzione e con i certificati statuari scaduti, dunque l'intimazione dei lavoratori non comporta alcun blocco e/o limitazione allo svolgimento del pubblico servizio il cui svolgimento resta impregiudicato. Sulla scorta di queste argomentazioni l'avvocato Belfiore ha dunque controdifeso la società concessionaria RFI spa a rispettare l'ordine del Giudice riammettendo i lavoratori nel posto di lavoro cessando le continue chiamate dal turno generale di Capitaneria di Porto a copertura degli organici. E ha inoltrato tutta la documentazione anche all'Ispettorato del lavoro ed al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché possano verificare il rispetto da parte di RFI spa del CCNL, del codice della navigazione, dell'atto concessorio e dell'ordine contenuto in sentenza e, quindi, valutare se sussistono le ragioni per la revoca della concessione del trasporto pubblico nello Stretto. Francesca Stornante.

FRANCESCA STORNANTE

Crociere, il boom continua e i passeggeri s'innamorano del Teatro Massimo

Cresce ancora il numero delle maxi navi che arrivano a Palermo visite alla Cattedrale, a Palazzo dei Normanni e al tempio della lirica

ISABELLA NAPOLI È boom di crocieristi al porto di Palermo che conta di chiudere il 2016 con 550 mila passeggeri in transito dalle navi da crociera, contro i 546.884 del 2015. E questo nonostante il sequestro del molo Vittorio Veneto Nord e Sud, a cui l'autorità portuale di Palermo ha ovviato attrezzando la banchina Piave Sud. Approderanno a Palermo vere e proprie città galleggianti come la Disney Dream, la nuova ammiraglia della flotta Disney, dotata di 14 ponti, in grado di ospitare fino a 4.000 persone e attesa per il 3 agosto e anche navi più piccole come la Aegean Odyssey, per gli appassionati di archeologia che si fermerà una notte il 18 ottobre. Il picco degli approdi sarà ad ottobre, con 25 scali, ma fino a dicembre ci sono almeno 11 arrivi che consentono di parlare di destagionalizzazione.

«Le crociere continuano sempre di più a essere un settore importante e trainante per l'economia - commenta Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale di Palermo - Il capoluogo è avvantaggiato dal fatto che le compagnie stanno rinunciando ai porti del Nord Africa e della Turchia, meno sicuri». Per il segretario generale dell'autorità portuale Renato Coroneo «questo successo è dovuto anche al fatto che Palermo è una meta sempre molto apprezzata dai turisti e il suo porto inoltre consente un attracco vicino al suo centro storico».

Secondo uno studio dell'Otie, l'Osservatorio sul Turismo delle Isole Europee, i maggiori volumi di flusso crocieristico nell'Isola si concentrano proprio nel capoluogo siciliano, con un contributo al totale regionale pari al 51 per cento dei turisti "crocieristi".

La seconda meta siciliana è costituita da Messina (27 per cento), cui seguono Catania (19 per cento) e Trapani. Ma cosa fanno i crocieristi una volta sbarcati in città? E quanto spendono in media?

«Da un'indagine campionaria svolta al porto di Palermo - spiega Giovanni Ruggieri, presidente dell'Otie - abbiamo tracciato una sorta di identikit del crocierista in visita nella città. Si tratta principalmente di italiani e francesi, che visitano la città per la prima volta. L'età media dei passeggeri è

- segue

compresa tra i 36 e i 45 anni e il reddito annuo familiare supera 60.000 mila euro in un quarto dei casi. Rimangono in città non più di otto ore e l' 87 per cento organizza escursioni in autonomia. La spesa media è di 60 euro».

Molti preferiscono un tour veloce della città a bordo dei taxi, delle "apetour", del trenino turistico o del bus Citysightseeing. «Abbiamo riservato ai crocieristi delle tariffe che consentono un tour di tre ore e mezzo della città a 15 euro - interviste Francesco Calista, presidente della cooperativa Trinacria - in minivan da sei-otto persone per vedere la Cattedrale, i Quattro Canti, piazza Pretoria, il Teatro Massimo, Casa Professa e toccando anche Monte Pellegrino e Monreale. Sono per lo più tedeschi, americani, russi, francesi, giapponesi che rimangono incantati sia dai monumenti che dai mercati storici».

Per Tommaso Randazzo, amministratore della società Citysightseeing Palermo, che organizza quattro linee degli omonimi bus rossi a due piani con un' audioguida multilingue a bordo, "i più preferiscono sostare alle Catacombe, oppure visitare il duomo di Monreale, anche Mondello è tra le mete preferite d' estate". Ma c' è anche chi fa tappa alla Galleria d' Arte Moderna, per vedere le opere del Novecento e il celebre "Peccato" di Franz von Stuck, la Cappella Palatina e Palazzo dei Normanni. Sempre più numerosi si fermano al Teatro Massimo, che organizza visite guidate di mezz' ora e tour più lunghe fin sopra il terrazzo.

«Le visite guidate fruite soprattutto da turisti e crocieristi sono aumentate nel 2015 rispetto al 2014 del 51 per cento - dice il sovrintendente Francesco Giambone - e di un ulteriore 26 per cento quest' anno, passando dai 75 mila visitatori del 2015 a 100 mila, con un incasso per il teatro tra i 400 e i 500 mila euro.

E ora gli stessi armatori ci chiedono di inserire il tour del teatro nei loro programmi, come è successo con l' Aida Cruises».

E lo shopping? Gettonatissime le maglie griffate e i souvenir. Arancine, cannoli, brioches con gelato sono tra i pasti preferiti per un pranzo veloce. Ma ci sono anche i gourmet che si dedicano una pausa più lunga a tavola. «Passano da qui sempre più crocieristi, russi, francesi, tedeschi - racconta Giuseppe Di Maria, titolare del ristorante Lo Scudiero - preferiscono i piatti a base di pesce della migliore tradizione siciliana, come la pasta con bottarga e finocchietto e il pesce spada all' eoliana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA IN PRIMO PIANO Nelle foto navi da crociera nel porto di Palermo, il Teatro Massimo, l' interno della Cappella Palatina a Palazzo dei Normanni.

ISABELLA NAPOLI

Tax free velocizzato anche in zone di confine e porti

Tax free veloce per i viaggiatori extra Ue non solo negli aeroporti, ma anche nei porti e nelle zone di confine. Con la possibilità, grazie alla fatturazione elettronica (per ora solo facoltativa), di portare il visto doganale digitale anche in quelle sedi dove non sono fisicamente presenti le società di tax refund, veicolando i documenti tramite il Sistema di Interscambio. Questa la strategia dell'Agenzia delle dogane in merito al progetto Otello, che consente il via libera immediato allo sgravio diretto o al successivo rimborso dell'Iva per i beni acquistati in Italia da viaggiatori extra Ue. I risultati dell'iniziativa, inaugurata all'Expo 2015 a Milano Malpensa e poi estesa anche a Roma Fiumicino, saranno illustrati questa mattina in un'audizione presso la commissione di vigilanza sull'anagrafe tributaria dal direttore delle Dogane, Giuseppe Pellegrini. Ai sensi dell'art. 38-quater, DPR 633/72, i viaggiatori domiciliati o residenti fuori dall'Unione europea hanno diritto, a certe condizioni, a ottenere il rimborso/sgravio dell'Iva sui beni acquistati. Il beneficio è riconosciuto a patto che il valore delle merci, destinate esclusivamente a uso personale e da trasportare nel bagaglio al seguito, sia superiore ai 150,00 euro per fattura (Iva inclusa). Il documento fiscale deve riportare gli estremi del passaporto del compratore, l'uscita dei beni dal territorio Ue deve avvenire entro il terzo mese successivo alla data di emissione della fattura. Per ottenere l'apposizione, di regola il viaggiatore in partenza doveva prima recarsi presso

l'ufficio doganale aeroportuale, chiedere l'apposizione del visto sulla fattura ed esibire i beni acquistati su eventuale richiesta dei funzionari. Una volta ottenuto il via libera, era possibile consegnare la fattura visitata alla società di tax refund o tax free, che provvedeva alla restituzione dell'Iva. Grazie a Otello, il cittadino extra-europeo può recarsi direttamente al desk della società, esibendo la fattura. Sarà l'operatore a dialogare via web con la dogana. In caso di «luce verde», il sistema rilascia immediatamente il visto e la società di rimborso può procedere con la restituzione dell'imposta e alla memorizzazione dell'operazione digitale. Qualora il programma accenda la «luce rossa», invece, la società di rimborso dovrà riconsegnare la fattura al cliente, il quale dovrà recarsi presso l'ufficio doganale per sottoporre le merci al controllo fisico da parte dei funzionari. L'obiettivo è portare Otello anche negli aeroporti più piccoli, dove non sono presenti le società di rimborso. Un'innovazione per la quale l'Agenzia ha già sviluppato una specifica applicazione (ora servono modifiche organizzative da parte delle società di gestione aeroportuali e degli operatori di tax refund).

INFRASTRUTTURE COME MOTORE DI SVILUPPO

Un'alleanza con Lombardia e Piemonte per rendere il Nord Ovest più europeo

Dal Terzo Valico alla Gronda i cantieri liguri valgono circa 13 miliardi

■ «Quando abbiamo iniziato a ragionare di questa "trilaterale" tra Liguria, Lombardia e Piemonte era solo una suggestione. Oggi è diventata realtà». Con queste parole il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ad aprile ha salutato l'intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del Nord Ovest, sottoscritta dai tre governatori e dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, per dare vita a una macroregione che costruirà una piattaforma internazionale.

L'intesa prevede l'adozione di misure volte a garantire un'adeguata governance degli investimenti previsti nei tre Corridoi Ten-T (Reno - Alpi, Mediterraneo, Scandinavo - Mediterraneo) con l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti. Analogamente ci si concentrerà sul completamento delle nuove grandi infrastrutture ferroviarie, portuali e retroportuali lungo i Corridoi Ten-T e sull'anticipazione degli interventi per l'adeguamento

agli standard operativi necessari per l'efficiente sviluppo dell'intermodalità fra i porti, i retroporti e i mercati. Oltre a questo, l'accordo si focalizza sullo sviluppo di sistemi già finalizzati alla velocizzazione del flusso delle merci, all'integrazione fra gli attori della catena trasporto-logistica.

Le tre Regioni, il ministero delle Infrastrutture e tutti gli attori coinvolti stanno perciò concordando le opere realmente strategiche per garantire il completamento delle sezioni transfrontaliere a partire da quelle già in corso di realizzazione o comunque inserite in documenti di programmazione comunitaria e nazionale con almeno una fase progettuale o dei lavori già coperta finanziariamente. Attualmente in Liguria sono attivi cantieri per circa 7,9 miliardi di euro (Terzo valico ferroviario, Nodo ferroviario di Genova, Raddoppio ferroviario tratta Andora-San Lorenzo, Aurelia bis di Spezia, Aurelia bis di Savona), men-

tre sono programmate e verranno avviate opere per altri 4,7 miliardi (Gronda autostradale di Genova e Raddoppio ferroviario tra Finale e Andora).

L'amministrazione Toti si sta impegnando affinché la Liguria assolva al suo ruolo naturale di sbocco al mare di tutto il Nord Ovest accelerando la realizzazione di tutte quelle opere strategiche che per troppi anni sono rimaste in sospeso, a causa dell'incertezza politico-amministrativa. Ora, però, anche il governo dovrà svolgere il proprio ruolo destinando risorse alle reti infrastrutturali. «Oggi abbiamo bisogno di rendere la macroregione del Nord-Ovest più competitiva rispetto ai grandi player europei della logistica», ha spiegato il governatore Giovanni Toti ribadendo che «ci sono le condizioni per farlo, ci sono gli operatori, ci sono le volontà politiche; dobbiamo lavorare su questo ma servono investimenti da parte del governo».

RMa

STRATEGIE

Da sinistra
Maroni
(Lombardia), il
ministro Delrio,
Chiamparino
(Piemonte) e il
governatore
della Liguria
Giovanni Toti



L' EMERGENZA

Al via l' esportazione di rifiuti in nave verso il Piemonte

Adesso c' è una lettera nero su bianco. Porta la firma del presidente della Regione Piemonte, Chiamparino, e «conferma la disponibilità ad accogliere una quantità indicativa di 15.000 tonnellate nell' impianto di termovalorizzazione di Torino». C' è formalmente il via libera del Piemonte, quindi, ad accogliere l' immondizia siciliana: il primo invio, però, sarà di 1.300 tonnellate e avverrà a bordo delle navi **Ustica Lines** fino a Genova. Da lì i rifiuti saranno portati a Torino.
REALE A PAGINA IV.

La Regione

Rifiuti in Piemonte ok all'invio via nave di 1300 tonnellate

Il primo carico da smaltire costerà 170 mila euro in tutto saranno spediti 1500 quintali di immondizia

Adesso c'è una lettera nero su bianco. Porta la firma del presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, e «conferma la disponibilità ad accogliere una quantità indicativa di 15.000 tonnellate nell'impianto di termovalorizzazione di Torino». C'è formalmente il via libera del Piemonte, quindi, ad accogliere l'immondizia siciliana: il primo invio, però, sarà di 1.300 tonnellate e riguarderà prioritariamente i Comuni del palermitano.

TRENI, ANZI NAVI Per il trasporto il dirigente generale del dipartimento Rifiuti Maurizio Pirillo ha sentito il direttore di Trenitalia Cargo, Giorgio Botti, per chiedere un preventivo per il trasporto. Quello arrivato, però, era troppo oneroso: 53 euro più Iva a tonnellata da anticipare e poi addebitare ai Comuni. Fra l'altro il via libera sarebbe arrivato fra quindici giorni, mentre a Ferragosto il termovalorizzatore di Torino chiude. Quindi, in serata, la soluzione alternativa: «Il trasporto - spiega Pirillo - sarà affidato a Ustica Lines senza costi aggiuntivi oltre a quelli già previsti dalla convenzione con l'azienda per il trasporto dei passeggeri». Sui traghetti - ovviamente diversi da quelli per il trasporto di persone - saliranno direttamente gli autocompattatori, che poi proseguiranno da Genova verso Torino.

SORPRESA A TORINO Il termovalorizzatore individuato è quello del Gerbido, un quartiere alla periferia del capoluogo piemontese. L'impianto è gestito dall'Ato Rifiuti di Torino, citato esplicitamente da Chiamparino nella lettera inviata al presidente della Regione Rosario Crocetta, al ministro dell'Ambiente Gianluca Galletti e per conoscenza al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti e alla conferenza Stato-Regioni: eppure, ancora ieri pomeriggio, negli uffici della società piemontese saltavano dalla sedia alla notizia. Tanto che, ancora ieri sera, Crocetta ha messo nero su bianco che adesso il ritardo è imputabile alla Regione guidata da Chiamparino: «Siamo tuttora in attesa della disponibilità dell'impianto di termovalorizzazione, che potrebbe arrivare domani (oggi per chi legge, ndr).

Per quel che riguarda la Regione, siamo già pronti».

- segue

Complesso, dunque, capire quale sarà la tariffa: quella ufficiale per i soci, applicata ad esempio al Comune di Torino, è di 106,95 euro a tonnellata più l' ecotassa (circa 20 euro a tonnellata), ma è possibile che il prezzo proposto alla Sicilia, che ovviamente non figura fra i soci dell' Ato torinese, sia lievemente più alto. Smaltire questo primo carico costerà, più o meno, 170 mila euro.

NO AL NUOVO DEPOSITO A SCIACCA Ieri, intanto, i tecnici dell' assessorato sono andati a Sciacca per valutare la possibilità di fare dell' ex discarica gestita dalla Sogeir un nuovo deposito per affrontare l' emergenza. La soluzione individuata - come "Repubblica" ha spiegato sabato - era l' installazione di un impianto mobile di biostabilizzazione, simile a quello attivo da pochi giorni a Bellolampo, anche nell' ex discarica saccense, che sarebbe diventata valvola di sfogo per i comuni della zona. Alla fine, però, è arrivata una fumata nera: «L' Arpa - dice Pirillo - ha dato parere negativo. Al momento non abbiamo alternativa». Intanto alcuni Comuni si attrezzano: a San Vito Lo Capo, ad esempio, l' amministrazione ha dato vita a un nuovo piano per la differenziata e ha deciso di creare da oggi un centro di raccolta dell' indifferenziato prodotto dalle attività commerciali: la struttura provvisoria è a ridosso del campo sportivo. Situazioni critiche anche a Castelvetrano, Marsala e Mazara del Vallo.

CLAUDIO REALE

Il porto di Vulcano funzionale e sicuro

Banchina a pieno regime Presto il pontile aliscafi

In tempi record il lavoro promosso da Capitaneria e Amministrazione

Peppe Paino VULCANO Uno scalo ordinato e funzionale alle esigenze di mobilità in sicurezza e quindi del traffico estivo nell' isola di Vulcano.

Ciò, inattesa, ovviamente, dei lavori di ristrutturazione del pontile aliscafi che potrebbero cominciare ad ottobre.

L' Amministrazione di Lipari e la Capitaneria di porto hanno realizzato un ottimo lavoro (anche su Stromboli) in considerazione delle difficoltà esistenti nell' approdo. Dopo le opere eseguite, adesso in banchina attraccano contemporaneamente la nave Ngi, quella Siremar e un aliscafo. E per quanto riguarda le motonavi per microcrociera, il cui punto di attracco è in corrispondenza del bar "Faraglione", è stato realizzato un percorso che conduce i visitatori di giornata direttamente fuori dal porto, nell' area dell' isola pedonale.

Sulla questione è intervenuto l' armatore di Ngi, Sergio La Cava che vive nell' isola e che quando c' è da dare una mano nel sociale non si tira mai indietro. «Quanto fatto ha evidenziato La Cava - deve rappresentare uno stimolo a rimboccarsi le maniche». Nel ringraziare quanti hanno profuso il massimo impegno «per arginare una situazione di emergenza dovuta alla inutilizzabilità del

pontile di attracco degli aliscafi», La Cava ha sottolineato che Vulcano «oggi dispone di una struttura attrezzata per consentire le operazioni di sbarco e imbarco dei numerosissimi visitatori». Ha ricordato, in particolare come sia stato ripristinato tutto il banchinamento pericoloso che aveva prodotto una serie di cadute per effetto delle buche presenti tramite lavori svolti con tempestività dalla ditta di Carmelo Scaffidi; la realizzazione e il collaudo del secondo braccio di attracco degli aliscafi grazie anche alla collaborazione degli ormeggiatori». Ed ancora, Sergio La Cava ha ricordato tutto il lavoro di decoro svolto dall' esercito dei volontari dell' associazione VulcaniAMO ; la regolamentazione della viabilità in piazzetta, la realizzazione di tutta la segnaletica orizzontale da parte della ditta Scaffidi per delimitare le corsie di imbarco e parcheggi; il camminamento per i gitananti di giornata della microcrociera che prima attraversavano e intasavano, esposti ai pericoli, il porto, grazie in questo caso all' attrezzatura fornita da Pietro Cento.

Non è passato nemmeno un anno eppure sembrano lontane quelle settimane di sacrificio per raggiungere l' isola dopo l' incidente del traghetto Novelli contro il pontile aliscafi.3.

Una Terrazza sul Mare Africano Ecco Pozzallo

Pozzallo è una vera e propria terrazza sul mediterraneo, a solo 60 minuti dall' isola di Malta, con latitudine 70 km sotto Tunisi. La città è diventata una delle prime mete predilette della Sicilia sud orientale oltre che per il clima soleggiato tutto l' anno, le temperature che sono sempre superiori dal 3 ai 5 gradi centigradi rispetto ai paesi vicini, questo fa sì che essa viene scelta anche in bassa stagione dai turisti stranieri per sfruttare il connubio Mare Barocco favorito dalle favolose spiagge di Pozzallo e dalla posizione geografica del paese che permette di raggiungere con pochi minuti di macchina le principali attrazioni barocche del sud Sicilia.

La vita notturna prende diverse sfaccettature, oltre alle soleggiate giornate di mare, la sera la città si trasforma in una vera e propria città della movida estiva, ciò che rende un fattore distintivo della città sono le lunghe passeggiate che si possono fare gustando gelati artigianali, visitando negozi con apertura serale, locali notturni in riva al mare dove è possibile gustare le specialità del posto, aree ricreative per bambini.

Nel periodo da metà giugno a metà settembre non mancano le varie manifestazioni di grosso

calibro organizzate dal comune, dalla provincia e dall' Apt locale. La vita notturna è organizzata per soddisfare le esigenze delle famiglie, anche se dopo la mezza notte iniziano i disco bar e gli chalet con musica per un pubblico più giovane fino alle prime ore del mattino.

Dicono che Pozzallo, il più piccolo dei 12 comuni che compongono la più piccola delle province d' Italia, Ragusa, sia il posto dove non si invecchia mai. In effetti, a guardare quest' immensità di cielo e mare, questo sole scintillante della Magna Grecia che tinge d' oro le sue spiagge, pare che il tempo si sia fermato. E si sa che a fare i bagni non s' invecchia.

Pozzallo è l' unico Comune marinaro della provincia di Ragusa. Dal 2002 è premiato con la «Bandiera Blu», per la qualità delle acque e delle spiagge.

Nel 2016 riconquista la 14^a bandiera Blu e la 2^a bandiera verde ambiti riconoscimenti rispettivamente assegnati dalla FEE e dall' associazione pediatri.

La ridente cittadina marinara è circondata da bellissime e lunghissime spiagge di sabbia africana, fine e dorata, e vanta un mare blu, limpido e pulito. Alcuni anni orsono è stato premiato come il Mare più blu d' Italia.

Su queste spiagge africane, approdo dalla vicina isola di Malta, in latitudine trenta chilometri più a sud della Tunisia, hanno passeggiato il poeta Salvatore Quasimodo (che era di Modica) e lo scrittore della Sicilia esistenziale e indolente Vitaliano Brancati.

- segue

La «cornice» di Pozzallo si chiama Modica, Scicli, Ragusa Ibla, quei luoghi ben noti agli spettatori di tutto il mondo del commissario Montalbano, che calca le scene televisive proprio su questo immenso palcoscenico barocco.

Le spiagge sono di facile fruibilità, sia per chi ama il confort di rilassanti stabilimenti balneari, sia per chi preferisce la piacevolezza della spiaggia libera; durante i mesi caldi, sono animate da varie attrazioni a carattere sportivo, tornei di beach-coccar, beach-volley e da intrattenimento musicale organizzato dai vari "lidi". Dopo l'interminabile giornata in spiaggia i lungomari offrono i loro negozi, i bar e tutto ciò che serve per un indimenticabile vacanza. Spiagge lunghe e larghe e fondali poco profondi sono alcuni dei motivi per cui il litorale pozzaltese è particolarmente adatto alle attività di Kitesurf e Windsurf.

La spiaggia detta "Pietrenere" ombreggiata da palme ricca di stabilimenti balneari, chalet, lidi e servizi che permettono di trascorrervi l'intera giornata. Fiancheggiata da un ampio lungomare dove si trova un capiente anfiteatro, luogo ideale per spettacoli teatrali e musicali. Ad ovest della città, in prossimità del porto turistico, si trova la spiaggia «Raganzino», anche questa attrezzata. Il Lungomare Pietre Nere è la zona della città di Pozzallo ad avere maggiore attrazione turistica sia di giorno che di sera, di giorno la spiaggia viene prediletta per l'ampiezza e la presenza di servizi attrezzati come lidi balneari, campi da beach volley e tornei. La sera il lungomare diventa la meta prediletta sia dai turisti che dai locali per la presenza di eventi organizzati presso l'anfiteatro di natura musicale e di danzante, gli artisti di strada, aree gioco per bambini, gelaterie e bar. Inoltre il Lungomare Pietre Nere risulta logisticamente più centrale in quanto confina con la Piazza Rimembranza e il Corso Vittorio Veneto praticamente il centro città. Il Lungomare Raganzino è il secondo Lungomare di Pozzallo, inizia dalla fine del Corso Vittorio Veneto e termina ai piedi del Porto di Pozzallo.

Le attestazioni più antiche della presenza umana nei pressi della città si trovano in contrada Bellamagna, a Cozzo Rao e in contrada Carpinera. La prima si trova 2,5 chilometri a nordovest di Pozzallo, la seconda poco più di un chilometro a Nord, la terza è a ridosso del cimitero comunale. In questi siti sono state rinvenute tombe a grotticella artificiale risalenti all'età del Bronzo antico e alla cultura di Castelluccio, datata tra il 2200 e il 1450 a.C. La necropoli di contrada Bellamagna è quella meglio conosciuta, mentre le informazioni sugli altri due siti sono più lacunose. In contrada Porrello, situata tre chilometri ad est di Pozzallo, sorgeva probabilmente un emporio di età arcaica ed è attestata una necropoli tardoantica. Nel 1908 fu inoltre ritrovato in un terreno di proprietà del marchese (e in seguito podestà) Corrado Tedeschi un recipiente con all'interno 600 monete romane.

Circa 400 di esse furono trafugate, mentre le restanti 229 furono studiate da Orsi, che le datò tra il 72 e il 249 d.C.

Ad epoca tardoantica risale una necropoli costituita da due ipogei con arcosoli monosomi e polisomi e da tombe a fossa. Ipogei tardoantichi, alterati da costruzioni successive, sono presenti anche in contrada Carpinera, mentre quelli situati in alcune delle vie centrali della città sono stati distrutti o occultati dallo sviluppo urbanistico. Reperti risalenti al IV secolo d.C. provengono dalla zona centrale della città. Resti di età medievale, forse risalenti al XII secolo e probabilmente attribuibili a fornaci, furono rinvenuti dall'archeologo trentino Paolo Orsi nella zona tra Pozzallo e Santa Maria del Focallo.

Alla fine del XIX secolo fu ritrovata nella zona dello Scaro un'antica tomba messena, risalente alla terza guerra messenica e appartenente ad un re; la zona infatti divenne luogo di rifugio per i soldati messeni sconfitti, che ivi si stabilirono in capanne di fango. Verso la fine del XIV secolo della zona compresa tra Capo Passero e Punta Regilione si interessò Manfredi III Chiaramonte, conte di Modica. Nella zona erano presenti dei magazzini in disuso, che Manfredi aveva intenzione di valorizzare per costruire un porto strategico per la rotta verso Malta. Tuttavia nel 1391 Manfredi morì e il progetto fu ripreso da suo figlio Andrea, che costruì un Canicatore, un complesso di magazzini che comprendeva pontili e scivoli per l'imbarco di merce (specialmente frumento) sui velieri.

Fino al IX secolo i saraceni chiamavano questa zona Pausis-Alòs (porto al mare). Fino al X secolo la zona fu denominata "Puteus-alòs" cioè pozzo a mare. Nell'XI secolo la zona risulta essere denominata

- segue

Fusalo o Posalo, mentre nel XII secolo, dopo la conquista araba, il territorio viene citato come Marsa as Deramini (porto dei dromedari) da Edrisi. Nel XV secolo viene citato come Alpusalli, Poçallo, Pocial e Puoçalo, mentre nel XVI secolo viene indicato come Lapuzzallu, . Nella prima metà del XVII secolo le forme più comuni sono Puzzallus e Puzzallum, mentre nella seconda metà del secolo si arriva alla definitiva denominazione di Pozzallo. Frequenti furono gli errori di trascrizione o di interpretazione del toponimo: Sebastiano Salomone fa risalire il nome ad un fantomatico Pozzo del Gallo mai esistito in zona, mentre Corrado Avollo affermò che esso derivi dal latino pecium, misura agraria. Due volte si provò a cambiare il nome della cittadina: nel 1836, in occasione della visita ufficiale di Ferdinando II delle Due Sicilie, si volle mutare il nome in Ferdinandea per ottenere l' appoggio del re in alcune scaramucce territoriali con Modica. A causa di una tempesta la visita fu rimandata e il nome non cambiò e nel 1935 l' amministrazione comunale volle modificare il nome in Rosa Marina, senza ottenere l' appoggio della popolazione, legata al vecchio nome.

Marina di Ragusa Benvenuti nella «Rimini del sud»

Un incanto. Un posto meraviglioso da visitare a tutti i costi.

Marina di Ragusa, chiamata anticamente «Mazzarelli», oggi è un centro turistico molto frequentato.

Il suo litorale è caratterizzato dalla presenza di numerose strutture ricettive e luoghi di divertimento, nonché dalla presenza di spiagge sabbiose e ampie. Venne chiamata «Mazzarelli» perché deriva dall' arabo «Marsa A' Rillah», significante piccolo approdo.

Alla fine del XVI secolo accanto al porto vecchio fu costruita la Torre Cabrera a scopi difensivi, e pochi decenni dopo si era già formato un nucleo abitativo; questo però non prosperò e non si ingrandì molto (anche a causa delle vicine paludi alla foce del fiume Irminio prosciugate nel l' 800) e la sua fortuna giunse solo alla fine del XIX secolo, quando nacque il commercio della pietra pece con gli Inglesi e delle carrube.

Nel 1928, per volontà del gerarca fascista Filippo Pennavaria, il nome si trasformò nell' attuale Marina di Ragusa.

Dopo il periodo bellico Marina di Ragusa conobbe un vero e proprio boom abitativo, a causa dello scatenarsi della moda della

«seconda casa a mare» da parte dei ragusani; tale espansione continua ancora oggi e ha portato il borgo a diventare un centro balneare di prim' ordine.

La località si trova a circa 25 km da Ragusa e fra gli altri centri più vicini conta Santa Croce Camerina, Donnalucata e Scicli.

È caratterizzata da una lunga spiaggia sabbiosa che si interrompe ad ovest al porto e ad est poco prima della riserva dell' Irminio.

Molti corsi d' acqua oggi prevalentemente secchi sfociavano lungo il litorale, e i loro alvei sono stati ricoperti da strade: è il caso dei giardinetti sopra il porto e della strada che sale da Piazza Malta.

Le spiagge hanno nomi derivati dalla presenza di locali e più raramente da antica tradizione.

Affacciata sul Mar Mediterraneo, Marina di Ragusa ha un clima tipicamente mediterraneo, piacevole per oltre 8 mesi l' anno ed è una fra le più attrezzate e rinomate località balneari della Sicilia Sud -Orientale, visitata ogni anno da turisti italiani e stranieri e apprezzata per i suoi lidi di sabbia dorata finissima.

La collocazione geografica nell' area sud -orientale della Sicilia (Val di Noto), ricca di monumenti barocchi, di reperti archeologici e resti di antiche civiltà, di bellezze paesaggistiche e di una pregiata tradizione enogastronomica, consente di godere del relax della vacanza al mare, di fruire di luoghi di interesse artistico -culturale e di assaporare gli antichi sapori della tradizione contadina siciliana.

Per il sesto anno consecutivo Marina di Ragusa ha ricevuto la Bandiera Blu per le spiagge, assegnata

- segue

dalla Fee per qualità delle acque, qualità della costa, servizi e misure di sicurezza, educazione ambientale.

Secondo Tripadvisor (la più grande e rinomata community di viaggio al mondo) Marina di Ragusa è risultata la più bella spiaggia d' Italia.

Diversi eventi culturali e musicali caratterizzano il periodo estivo di questa cittadina e raggiungono la massima popolarità durante la festa religiosa di Santa Maria di Porto Salvo la cui statua il 15 Agosto viene portata in processione su un peschereccio seguito da molteplici barche.

Secondo la tradizione, il 14 agosto, fino agli anni cinquanta -sessanta, per festeggiare la conclusione dei principali lavori agricoli svolti, gli abitanti di Ragusa si riunivano per partire alla volta di Marina.

Raggiunta la località, andavano in spiaggia e montavano degli accampamenti per passare la notte, in modo da poter dedicare il giorno seguente al mare.

Attualmente, nel giorno di Ferragosto, la chiesa di Santa Maria di Portosalvo organizza un gioco chiamato «legno a mare» (u lignu 'nzivatu) che si svolge in mattinata.

Gli iscritti al gioco gareggiano per raggiungere e prendere una bandiera posta ad un' estremità di un palo lungo 8 metri circa posto in orizzontale su un peschereccio e unto di grasso animale.

Al vincitore viene dato un premio in danaro e un ricordo (Coppa). Inoltre, evento più importante e tradizionale, nel pomeriggio si effettua una lunga processione sul mare, come succede anche per altre città (Casuzze).

Il simulacro della Madonna di Portosalvo viene posto su una barca che, seguita da altre imbarcazioni, ripercorre la maggior parte del litorale.

Nello stesso giorno vengono organizzati giochi e fuochi d' artificio insieme a spettacoli teatrali e musicali nella piazza principale (p.zza Duca degli Abruzzi) di Marina.

A proposito di barche, il porto turistico è in grado di accogliere oltre ottocento posti barca, diventando uno dei tre Hub turistici della Sicilia (il primo ad essere operativo), inoltre è stato progettato secondo i più avanzati criteri tecnologici.

Il porto vecchio di Marina era conosciuto sin dai tempi del generale bizantino Belisario e fu munito di un caricatoio durante il XV secolo e di torre difensiva (la Torre Cabrera) nel XVII. Esso si trovava dove oggi sorge Piazza della Dogana. Nell' 800 nacque un secondo approdo conosciuto localmente con il nome di Scalo Trapanese in quanto le navi provenienti da Trapani seguivano la costa siciliana fino allo Scalo di Marina per poi cambiare rotta verso l' isola di Malta.

Qui verrà realizzato il primo braccio di un porto negli anni '50, ma poi i lavori si fermeranno.

Tramonto al Porto: Il porto nuovo di Marina è stato progettato alla fine degli anni ottanta, ma per motivi burocratici i lavori furono bloccati. Grazie ai fondi dell' Unione europea, il progetto è stato rifinanziato ed i lavori sono iniziati l' 11 aprile 2006. Il porto sorge nel vecchio «scalo trapanese» che è stato inglobato nella nuova costruzione.

Le prime due barche ad entrare nel nuovo porto turistico furono due natanti maltesi che arrivarono a Marina il 3 luglio del 2009. Il 10 luglio 2009 alla presenza delle autorità fu inaugurato il porto turistico di Marina che diventò pienamente operativo.

La pavimentazione ed i blocchi utilizzati per la realizzazione delle panchine, sono in Pietra di Comiso.

Il progetto illuminotecnico per l' illuminazione dell' area, prevede corpi illuminanti ad illuminazione riflessa, oltre che diretta.

Il muro paraonde è illuminato, creando uno scenario riflesso dei corpi illuminanti nell' acqua di mare.

L' area adiacente agli edifici del piazzale di levante, nonché la zona di collegamento fra il parcheggio, della capacità di 500 posti auto, e la diga di ponente, sono state provviste rispettivamente di aiuole e di una zona dotata di pavimento erboso con palmizie di 9 metri.

Qualche consiglio per chi sceglie di trascorrere la vacanza a Marina di Ragusa: Oltre al mare la zona circostante è ricchissima di altre località barocche da visitare, tesori di inestimabile valore artistico quali Ragusa Ibla (ricordati che è la città vecchia, quella moderna è invece anonima), Scicli, Modica famosa anche per il suo cioccolato, a 6 Km tra l' altro c' è Punta secca (un piccolo borgo marinaro, frazione di Santa Croce Camerina in provincia di Ragusa, in Sicilia). La gente del posto la chiama "a sicca" (la secca) probabilmente per la presenza di una piccola formazione.

«Modello di dialogo scuola -aziende»

Formazione e opportunità. Il mondo della scuola e il futuro mondo del lavoro. Temi affrontati durante l'incontro all'istituto tecnico nautico "Duca degli Abruzzi" alla presenza del sottosegretario all'istruzione, Gabriele Tocca fondi. Un momento di incontro con i rappresentanti dell'istituzioni politiche, sociali e imprenditoriali della città, ma anche un'occasione per incontrare i dirigenti dell'**Autorità Portuale** e i docenti e discutere sui possibili sviluppi e le prospettive di inserimento professionale degli studenti.

«La missione del nostro istituto spiega la dirigente scolastica Brigida DANIELE RANNO LICEO SPEDALIERI Nel mio futuro desidererei lavorare nel settore delle Relazioni Internazionali e della Cooperazione, per mettere a frutto le mie passioni e gli studi già effettuati e che effettuerò. Il ricordo più bello è certamente la partecipazione della mia classe al programma Rai "Per un pugno di libri".

ELEONORA SINA LICEO LOMBARDO RADICE Vorrei intraprendere gli studi di Lettere Moderne a Catania e spero di realizzarmi come insegnante o giornalista, magari inviata speciale! I ricordi più belli sono legati alla solidarietà e unità della mia classe e all'amorevolezza dei miei docenti.

FEDERICA DE LUCA LICEO CLASSICO SAN GIUSEPPE I ricordi di questa scuola e di questi anni rimarranno nel mio cuore, per sempre.

Spero di intraprendere gli studi di Medicina e di mettere la mia vita a servizio del prossimo.

Morsellino - è creare un percorso formativo mirato che vuole dare ai nostri ragazzi tutte quelle competenze tecniche e professionali che potranno "spendere" nel mondo del lavoro.

L'ennesimo segnale che questa scuola rappresenta una grossa risorsa nel panorama didattico regionale e nazionale». L'istituto nautico accoglie con CLAUDIA RANNO LICEO TURRISI COLONNA

Dopo il liceo ho intenzione di proseguire gli studi presso l'Università di Catania, provando a superare i test per Lingue o per Scienze e Tecniche Psicologiche. Ricorderò sempre l'appoggio degli insegnanti e le esperienze vissute con i miei compagni.

Un grazie speciale va alla mia famiglia.

SILVIA PENNISI SC. LEONARDO, GIARRE (LODE) Eventi indimenticabili riguardano i traguardi ottenuti alle Olimpiadi della Matematica, in particolare la medaglia di bronzo conquistata alle fasi nazionali.

Queste esperienze hanno influenzato le mie scelte di vita lavorativa facendomi decidere la facoltà di Ingegneria matematica al Politecnico di Milano.

- segue

DANIELA CHIAVETTA SCIENTIFICO PRINCIPE UMBERTO (LODE) Voglio iscrivermi alla facoltà di Ingegneria Informatica di Catania. I ricordi belli legati a questi cinque anni sono molti e non dimenticherò mai le amicizie nate in questi anni.

Una tinaia di studenti e, ogni anno, forma tecnici superiori nell'area tecnologica della mobilità sostenibile e dei trasporti. «Crediamo» ha spiegato Tocca fondi - nel sistema delle accademie che fanno dialogare scuole e aziende.

Il cambio di passo rispetto al passato era necessario e la mia presenza qui è il segno di questa rinascita. Noi non torneremo indietro perché gli istituti tecnici superiori vanno finanziati solo se sono utili al reale inserimento degli studenti nel mondo del lavoro. È fondamentale, quindi, puntare sulla qualità piuttosto che sulla quantità». Un appuntamento che precede la visita istituzionale del sottosegretario per la mobilità sostenibile e i trasporti prevista per ottobre.

S. Z. FRANCESCO MUSUMECI SCIENTIFICO LEONARDO, GIARRE Il ricordo più bello dei cinque anni è sicuramente legato alla partecipazione alla fase finale delle Olimpiadi di matematica con la squadra della mia scuola presso Cesenatico, un'esperienza formante.

Adesso sono indirizzato a studiare ingegneria o all'università o nell'Arma.

MIREA NICOLOSI SC. MAJORANA, S. G. LA PUNTA Mi piacerebbe continuare a studiare lingue o dedicarmi allo studio della mente e del comportamento umano.

Il mio sogno è quello di studiare all'estero. I ricordi più belli sono legati agli amici che ho conosciuto a scuola e a tutto ciò che il liceo mi ha insegnato, non solo attraverso i libri.

GIADA CANNAVÒ LICEO SCIENTIFICO BOGGIO LERA A conclusione di questo percorso scolastico vorrei intraprendere la carriera universitaria nell'ambito sanitario, probabilmente fuori Catania. I ricordi più belli del liceo rimarranno le gite e la partecipazione al laboratorio teatrale.

FEDERICA DE LUCA

Porto di Sant' Agata, ancora tutto bloccato

A giugno dalla Regione hanno fatto sapere di essere pronti a firmare la convenzione, ma la Giunta non ha risposto IN BREVE

Ad aprile, l' assessorato bloccò la procedura di conferimento dell' incarico di direzione lavori, obbligando il Comune a non dare seguito al bando europeo.

Nino Dragotto O OO Da 18 mesi è in ballo l' affidamento della direzione dei lavori e di coordinamento della sicurezza del porto di Sant' Agata di Militello, che deve essere completato con il prolungamento della diga foranea, la realizzazione del molo di sotto flutto e della banchina di riva.

Un mese fa, il 21 giugno scorso l' assessorato regionale alla Mobilità, dipartimento infrastrutture portuali ha notificato con posta Pec al Comune di essere pronto a firmare una convenzione per la direzione dei lavori del porto con incarico da assegnare ai propri tecnici, ma la Giunta finora ha fatto mielina.

Già nel mese di aprile scorso lo stesso assessorato bloccò la procedura di conferimento all' esterno dell' incarico di direzione lavori, obbligando il comune a non dare seguito al bando europeo.

Non si conoscono le ragioni per le quali la convenzione non sia ancora stata sottoscritta.

È noto, invece che il sindaco Carmelo Sottile, trattando la spinosa questione, ha chiesto più volte un incontro alla regione per trovare «soluzioni condivise».

Giova ricordare che a già a febbraio 2015 i tecnici erano stati designati dal Genio civile di Messina.

È comunque arriva la doccia fredda della bocciatura definitiva della procedura avviata dall' amministrazione, tendente ad affidare a tecnici esterni la direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza del completamento del Porto dei Nebrodi.

Mesi e mesi di lavoro per predisporre bandi europei, spese sostenute per la pubblicazione sulla gazzetta ufficiale e offerte già arrivate saranno riposte in soffitta in quanto sarà lo stesso assessorato, come comunicato con una nota dell' 11 maggio scorso a firma del dirigente generale Vincenzo Palizzolo, a nominare i professionisti che saranno impegnati nella attività durante l' esecuzione delle opere.

Le offerte presentate alla sede comunale, come da bando pubblicato erano 11. Si pone adesso il problema degli adempimenti amministrativi che dovranno essere avviati dal comune di Sant' Agata Militello a seguito della decisione dell' assessorato regionale, primo fra tutti la rimodulazione del quadro economico del progetto e la conseguente redistribuzione di oltre un milione di euro ad altre finalità.

Atti amministrativi da rifare e riapprovare, dunque, con presumibile allungamento dei tempi per l' avvio del cantiere dei lavori per una somma già finanziata di circa quarantadue milioni di euro.

IN BREVE.

Il Tribunale di Messina e la Corte d' Appello hanno dato ragione a 11 marittimi precari

Rfi condannata, pignorata una nave

Ma a bordo della Logudoro non sono stati trovati né comandante né equipaggio!

MESSINA Una nave ferma al molo senza comandante e senza equipaggio. E adesso anche pignorata.

Come se non bastassero le polemiche sul ruolo delle Ferrovie dello Stato nello Stretto, esplose il "caso Logudoro", il traghetto di Rfi, dal 2012 in servizio tra Sicilia e Calabria (dopo essere stato per anni nelle acque della Sardegna), è sotto sequestro, anche se ieri l'ufficiale giudiziario non ha potuto notificare l'atto non avendo trovato nessuno a bordo della nave. Il pignoramento è stato richiesto per la soddisfazione dei crediti discendenti dal rapporto di lavoro di 11 marittimi per un totale che supera i 300.000 euro. I lavoratori, dopo anni di precariato (la vicenda prende le mosse nel lontano 1995), hanno ottenuto il riconoscimento giudiziale, prima dal Tribunale e quindi anche dalla Corte d' appello di Messina, del diritto ad un contratto a tempo indeterminato e dei connessi diritti economici.

Come racconta l' avvocato degli 11 lavoratori, Maria Grazia Belfiore, «giunti al porto presso il molo dove è ormeggiata la Logudoro per notificare anche al comandante della nave l'atto di pignoramento già notificato in mattinata alla società Rfi, nessun membro di equipaggio è stato trovato a bordo della nave, né tanto meno il comandante. L' ufficiale giudiziario ha chiesto informazioni in merito al comandante Caminiti, responsabile della Divisione navigazione di Rfi il quale ha dichiarato prima che la nave non ha né equipaggio né comandante, poi che forse erano già andati via tutti e comunque di non conoscere il nome del comandante».

L' avvocato Belfiore ha provveduto immediatamente a informare dell' accaduto il Comando generale del Corpo delle Capitanerie, il comandante del porto di Messina, la Procura della Repubblica e la polizia ferroviaria. «Delle due l' una - scrive l' avvocato nella denuncia - o le dichiarazioni del comandante Caminiti all' ufficiale giudiziario non sono conformi al vero per cui si riserva querela o la nave Logudoro è stata lasciata al molo priva di comandante e dell' equipaggio e, quindi, in violazione delle norme del Codice della navigazione, del regolamento e delle risoluzioni internazionali che prevedono una tabella minima di sicurezza anche per il servizio di guardia».

Il Tribunale di Messina, sezione lavoro, si era pronunciato nel 2012, la sentenza della Corte d' Appello è arrivata il 7 marzo 2016 e ieri si è proceduto al pignoramento, effettuato in nome e per conto di

Pasquale Barresi, Giuseppe Caminiti, Rocco Ianni, Massimo Mancuso, Pietro Melluso, Giuseppe Modafferi, Pietro Oteri, Antonino Rotondo, Giulio Rotondo, Letterio Scarfi e Santo Scarfi.

Immediata la reazione del sindacato OrSa: «Proprio in questi giorni tutte le sigle sindacali presenti al tavolo per le procedure di raffreddamento, hanno chiesto a Rfi chiarezza sul futuro della nave per la quale sono stati investiti parecchi soldi pubblici senza riuscire a metterla in linea. L' azienda si è limitata a comunicare che ancora non è deciso l' utilizzo ma per il fronte sindacale la nave resta una risorsa imprescindibile per la quale sono stati investiti tempo e denaro della collettività e non può essere abbandonata al proprio destino se non sostituita da altra unità per la garanzia del diritto alla continuità territoriale».

Lucio D' Amico

ESTATE AL MARE

Alga tossica, si sentono male in dieci

Controlli di Arpat e Capitaneria di porto confermano i valori elevati. Ma per ora nessun divieto da parte dell'Asl

di **Melania Carnevali**

■ MARINA DI MASSA

Hanno iniziato ad accusare mal di testa, all'improvviso, mentre erano in spiaggia. E così sono stati attivati subito i controlli, fino alla conferma: in mare c'è l'alga tossica. Ancora. Lo comunica Arpa Toscana che è intervenuta domenica scorsa sul litorale massese, insieme alla Capitaneria di porto di Marina di Carrara e alla polizia municipale di Massa, per un sopralluogo in seguito alla segnalazione, da parte della protezione civile, di alcuni casi di malessere accusati da bagnanti nella zona di Marina di Massa. Per la precisione dieci, tra cui un bagnino, dice in una nota l'ente inviata agli organi di stampa. Insomma, il problema c'è stato e ha avuto conseguenze serie.

Dai campionamenti sono

emersi valori «particolarmente» alti in alcuni tratti, in particolare davanti al bagno Asciutti, a Marina di Massa, e al Santa Zita. Ma la presenza dell'alga è stata rilevata anche davanti alla colonia Torino, anche se con valori decisamente più bassi. «Vista la persistenza delle condizioni che favoriscono la fioritura dall'alga tossica *Ostreopsis* Ovata - rende noti l'agenzia - che nel campionamento effettuato da Arpat il 20 luglio era già superiore ai limiti previsti dalle linee guida del ministero della Salute, il personale di Arpat ha deciso di effettuare nuovi campionamenti all'interno delle tre vasche delimitate da scegliere, una antistante il bagno Zita una antistante la colonia Torino e l'altra antistante il Bagno Asciutti». Ebbene, dai campionamenti è emersa la presenza di alga tossica. In due

casi si tratta di valori particolarmente elevati. Si tratta del tratto del bagno Asciutti, dove i valori sono tre volte tanto il limite, e quello del Santa Zita, dove i valori sono oltre cinque volte tanto.

Ma come si forma questa alga? La sua proliferazione è legata essenzialmente a fattori climatici, come il caldo, la pioggia scarsa e il mare calmo. Non è un caso che nel litorale l'alga si formi prevalentemente nelle vasche chiuse, dove l'acqua è molto più calda rispetto alle altre zone. I segni della sua fioritura in alcuni casi sono osservabili a occhio nudo; sott'acqua si forma infatti una pellicola brunostra dall'aspetto membranoso e gelatinoso sugli scogli e su tutto ciò che si trova sul fondo. Arpat - oltre alle emergenze - ha stabilito le aree a rischio e ha predisposto dei piani di monitoraggio sia

per la matrice acqua che per il substrato.

«Come criterio generale - fa sapere l'Agenzia - sono state scelte le stazioni che negli anni di indagine hanno evidenziato il superamento, in almeno una campagna di monitoraggio, del limite previsto dalle linee guida ministeriali come soglia di attenzione».

I tratti interessati hanno tutti determinate caratteristiche geomorfologiche, come substrato roccioso, ciottoloso, presenza di pennelli e barriere artificiali, comunque a scarso ricambio idrico, dove le acque raggiungono appunto temperature elevate. L'Asl invita le persone che presentano sintomi a comunicarlo all'azienda sanitaria.

I provvedimenti serviranno a evitare malori come quelli che si sono verificati domenica scorsa.

COOPERAZIONE EDITORIALE

■ I SINTOMI

Dalla febbre alla dermatite

L'Asl invita le persone che presentano sintomi a comunicarlo all'azienda sanitaria. Ma quali sono invece i sintomi? Prevale fra tutti una sindrome influenzale, febbrile-respiratoria, associata o meno a dermatiti o congiuntiviti. «Nei casi verificatisi - scrive Arpat - gli effetti riportati non sono mai stati gravi e hanno mostrato di essere reversibili per lo più entro poche ore. Ad oggi è documentata la presenza delle tossine dell'alga nei prodotti ittici, nell'aerosol. È ancora in corso di studio la presenza di tossine nell'acqua di mare». Nei tre punti individuati i risultati delle analisi hanno rilevato valori pari a 311.200 cell/L a Bagno Asciutti, superiori a Colonia Torino, 62.480 cell/L e a Santa Zita 157.400 cell/L.

Il Comune: «Evitate l'eccessiva esposizione»

Anche l'amministrazione comunale raccomanda di evitare di sottoporsi troppo a lungo nelle aree dove è stata individuata una presenza oltre i limiti dell'alga tossica. «Per trattandosi di una sintomatologia di breve durata - si legge in una nota - si ritiene di sconsigliare la prolungata permanenza nei tratti di spiaggia compresi tra via Casola e l'Orstello della Gioventù». Anche perché l'ondata di caldo perdurerà nei prossimi giorni favorendo il proliferare dell'alga. Come già detto, i sintomi manifestati non hanno nulla a che vedere con i bagni in mare, tuttavia, sul sito di Arpat si legge che «in due dei casi si tratta di valori particolarmente elevati, che sembrano suggerire l'opportunità da parte delle autorità sanitarie, di adottare le azioni preventive previste dal Rapporto Istituto Superiore Sanità del 2014». Ovvero: «La balneazione dovrebbe essere sconsigliata o vietata al superamento di una densità di 300.000 cell/L e in caso di presenza di materiale denso in superficie».

La Gazzetta Marittima

Tra Viareggio, Carrara e Firenze il grande show di Nautica Italiana

L'annuncio ufficiale riguarda una rassegna a 360 gradi all'inizio del prossimo maggio – La collaborazione della fiera di Milano

MILANO – “Nautica Italiana” è in piena offensiva: dopo l'uscita da Confindustria, il presidente Lamberto Tacoli ha inviato una nota in cui si ringrazia “il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, per aver fatto proprio e sostenere il progetto di evento nautico internazionale, che prevede la messa a sistema attorno ad un innovativo “Show del Mare” – con l'esposizione in acqua di imbarcazioni delle produzioni nautiche italiane e internazionali – lo Yare (a Viareggio), Seatec (a Marina di Carrara) e ShowBoats Superyacht Awards (Firenze). Una rassegna a 360°, dedicata a tutti i protagonisti del mondo della nautica: dal cliente finale agli operatori, dai produttori di accessori a quelli dei servizi, fino ai comandanti di superyacht e al turismo nautico”. Portare l'eccellenza dell'industria nautica italiana e mondiale e dei suoi servizi, all'inizio del mese di maggio del prossimo anno in Versilia, unendo più eventi esistenti tra loro sinergici ed integrati e aggiungendo il glamour e lo stile del made in Italy nautico: è questa la sfida che Nautica Italiana ha proposto venerdì al presidente Rossi confermando il grande Progetto Strategico – perseguito con costanza e impegno fin dall'inizio della sua attività – di definire e realizzare un nuovo palinsesto di manifestazioni nautiche di respiro internazionale in Italia. “Dopo la bella notizia che ci ha dato il governatore Rossi, oggi possiamo dire che lavoreremo da subito con il massimo impegno perché si realizzi, il prossimo maggio, questo bellissimo evento che sono sicuro avrà sapore del cambiamento e interpreterà l'internazionalità del nostro settore – ha dichiarato Lamberto Tacoli, presidente di Nautica Italiana -. Siamo convinti che sia una opportunità di innovazione e di crescita per tutto il comparto nautico e per il Paese, per questo ci rivolgiamo a tutti gli operatori.”

“Desideriamo ribadire l'esigenza, che è anche la nostra convinzione – continua Tacoli – che gli organizzatori siano soggetti autonomi e professionali e faremo il possibile affinché aziende leader del settore, come Fiera di Milano, possano collaborare con realtà già radicate nel territorio, come Carrara Fiere e altre, per la creazione di una piattaforma di reale contenuto internazionale. Crediamo che questo programma risponda alle caratteristiche del Progetto di Palinsesto di Eventi che fin dall'inizio Nautica Italiana ha proposto con apertura e trasparenza alle istituzioni locali e nazionali, nel rispetto dei ruoli e con intento costruttivo”.

Un palinsesto che per Nautica Italiana consiste in una manifestazione internazionale primaverile outdoor dedicata alla media e grande nautica ed un salone autunnale indoor dedicato alla piccola nautica e agli sport del mare e che auspica quale soggetto organizzatore una o più realtà fieristiche di capacità ed eccellenza, ma autonome e sopra le parti per poter garantire professionalità e imparzialità ad un evento realmente aperto a tutte le componenti del comparto. Nautica Italiana, l'associazione affiliata ad Altagama che riunisce l'eccellenza della produzione cantieristica italiana e dei servizi ad essa collegati, opera fin dalla sua fondazione con l'obiettivo di disegnare una nuova strategia di sviluppo e crescita del comparto sia a livello nazionale che internazionale per restituire al settore un elevato livello di reputazione. L'associazione oggi conta 67 soci nelle tre principali aree del comparto – industria, servizi e territori – e rappresenta l'80 per cento della produzione di barche e il 95 per cento del valore di esportazione delle imbarcazioni prodotte in Italia.

La Gazzetta Marittima

Riparte "La Rotta del Vino e dell'Olio"

Già registrate le prime adesioni per il weekend del 24 e 25 settembre – La sfida culinaria



ROSIGNANO – La macchina organizzatrice de "La Rotta del Vino e dell'Olio" riparte. Si è riunito il comitato organizzatore per iniziare i lavori per l'edizione 2016, che vedrà il signor Leonardo Neri, direttore sportivo dello Yacht Club Cala de' Medici, responsabile della parte velica, lo chef Michele Martinelli, titolare del ristorante "Locanda Martinelli" di Nibbiaia, responsabile della parte enogastronomica e il signor Gino Celletti, esperto di olio extravergine di oliva, responsabile della parte olio. Per l'edizione di quest'anno, che si terrà nel weekend del 24-25 settembre, sono previste molte novità. Fra queste, la presenza di due giurie enogastronomiche/olio, che permetterà di ridurre i tempi di assaggio.

Fra i giudici che hanno già confermato la loro presenza: Aldo Fiordelli (L'Espresso), Michele Martinelli (chef), Eleonora Cozzella (L'Espresso), Paolo Pellegrini (La Nazione), Maria Meini (Il Tirreno), Giorgio Dracopulos (gastronomo), Claudio Mollo (La Madia), Gino Celletti (olio), Luciano Zazzeri (chef), Ornella D'Alessio (giornalista di LIFE Style writer, food and Travel), Cinzia Gorla (La Nazione), Paolo Valdastri (pr vino), Riccardo Scarpellini (olio). Ulteriore novità riguarderà la consegna dei piatti, che non avverrà alla welcome area del pontile Golf sul quale si ormeggeranno le imbarcazioni come nell'edizione passata. Verrà, bensì, predisposto un servizio di trasporto dal pontile alla piazza del Borgo delle pietanze da impiattare e l'impiattamento avverrà nella Piazza del Borgo Commerciale, sotto apposito gazebo. Per quanto riguarda la premiazione, anche quest'anno verrà premiata la velica, la gastronomica, la combinata (velica + gastronomica) e l'olio. Fra le prime adesioni si registrano, per le imbarcazioni, Sandra, dell'armatore Puccetti Roberto; Stregatta, degli armatori Antonio Ciapparelli e Simonetta Starnini; Breezy, dell'armatore Andrea Formichi e Mistress, dell'armatore Marco Marioni. Per quanto riguarda i ristoranti, fra quelli partecipanti alla scorsa edizione, i primi ad aderire quest'anno sono Taverna Giuditta, Locanda Vigna Iliaria, Serendepico, La Leggenda dei Frati e Ristorante Da Mirko.

In G.U. le linee guida del Mininfrastrutture per la compilazione del formulario

Appalti, un modello per le gare Obbligatorio sopra i 40 mila euro. Dal 2018 solo online

di ANDREA MASCOLINI

In vigore il nuovo modello unico per partecipare alle gare per l'affidamento di contratti pubblici. È obbligatorio per partecipare a tutti gli affidamenti oltre i 40.000 euro. Servirà ad attestare il possesso dei requisiti di ordine generale e speciali, sarà possibile applicarlo anche nelle procedure negoziate e andrà compilato soltanto in formato elettronico dal 2018 e sarà riutilizzabile. E quanto si desume dalla lettura del comunicato del ministero delle infrastrutture dei trasporti pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 22 luglio 2016 riguardante le linee guida per la compilazione del modello di formulario di Documento di gara unico europeo (Dgue), approvato con il regolamento di esecuzione 2016/7 della

Commissione europea del 5 gennaio 2016. Si tratta del formulario che ogni stazione appaltante deve allegare agli atti di gara per permettere al concorrente che presenta la domanda di partecipazione o l'offerta (a seconda della procedura di aggiudicazione) di autodichiarare il possesso dei requisiti di ammissione alla gara. Le linee guida ministeriali pubblicate venerdì risolvono il problema di adattamento del documento europeo alle specificità del nostro codice anche se, correttamente, ritengono sperimentale la prima fase di applicazione e prefigurano «ulteriori integrazioni». Il ministero chiarisce che il Dgue si applicherà a tutte le procedure aperte, ristrette, procedure competitive con negoziazione, dialoghi competitivi o partenariati per l'innovazione. Il documento

potrà essere utilizzato nei casi di procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara di cui all'art. 63 del Codice, comma 2, lettera a), cioè quando non sono state presentate offerte o offerte appropriate in una precedente gara. Negli altri casi di procedura negoziata senza bando, spetterà alla stazione appaltante valutare discrezionalmente se utilizzarlo. Analoga valutazione potrà riguardare l'eventuale applicazione per contratti di importo inferiore a 40.000 euro (il Dgue vale infatti sia sopra sia sotto la soglia Ue). Il formulario per il Dgue, opportunamente adattato, può anche essere utilizzato per presentare le dichiarazioni del subappaltatore ai fini dell'autorizzazione al subappalto. Il ministero invita anche a consultare, per la compilazione, la guida online

della Commissione europea e precisa che il Dgue presentato in una procedura precedente può essere utilizzato nuovamente ma soltanto se le informazioni sono ancora valide. Nelle istruzioni ministeriali si specifica, fra le altre cose, che in caso di consorzi stabili, il Dgue è compilato, separatamente, dal consorzio e dalle consorziate esecutrici indicate. Per quanto riguarda l'avvicinamento viene anche chiarito che nel Dgue non deve essere inclusa la dichiarazione sottoscritta dall'impresa ausiliaria (con cui quest'ultima si obbliga verso il concorrente e verso la stazione appaltante a mettere a disposizione, per tutta la durata dell'appalto, le risorse necessarie di cui è carente il concorrente); la dichiarazione deve quindi essere allegata al Dgue.

© Riproduzione riservata

Il DGUE in pillole

- Per le stazioni appaltanti è obbligatorio allegarlo a tutti gli atti di gara;
- Con il DGUE il concorrente autodichiara tutti i requisiti di ordine generale e speciale (articoli 80 e 83 del nuovo codice dei contratti pubblici);
- Riguarda tutti i contratti pubblici di lavori, forniture e servizi, le concessioni e gli altri contratti di PPP, sia nei settori ordinari sia in quelli speciali (acqua, energia e trasporti);
- Si applica a tutte le procedure di importo oltre i 40.000 euro; al di sotto dei 40.000 è facoltativo;
- La stazione appaltante può prevederlo anche per le procedure negoziate senza bando di gara (su tutte le altre procedure vi è obbligo);
- Potranno essere riutilizzate le informazioni di un DGUE precedentemente compilato se ancora valide

CONTAINER

Battezzata la nave Msc Sveva



È stata battezzata, nei giorni scorsi, nel porto di Le Havre (Francia), una delle navi portacontainer più grandi del mondo. Si tratta di Msc Sveva (nella foto), lunga 325,4 metri e larga 59 metri, 16 metri di pescaggio e una capacità di oltre 19mila teu (container da 20 piedi). La nave ha il nome della figlia del ceo di Msc Cruises, Gianni Onorato, che dal 2013 affianca l'executive chairman Pierfrancesco Vago.

INCIDENTE SUL LAVORO

Due operai Ilva feriti in porto: uno è ricoverato

DUE OPERAI sono rimasti feriti ieri pomeriggio in un incidente sul lavoro avvenuto sulla banchina dello Stabilimento Ilva di Cornigliano. Si tratta del dipendente Ilva Servizi Marittimi, ricoverato in codice rosso, ma non in pericolo di vita. L'altro lavoratore, un operatore portuale, inizialmente ricoverato in codice giallo, è già stato dimesso. L'incidente è avvenuto durante le fasi di ormeggio di una nave proveniente da Taranto.

GLI UFFICIALI IMBARCATI SU NAVI STRANIERE NON HANNO PIÙ IL TEMPO MATERIALE PER SEGUIRE I CORSI

Decreti in ritardo, a rischio 60 mila marittimi

Idoneità professionale: il ministero ha fatto uscire a marzo norme che dovevano arrivare 5 anni fa

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Circa 60 mila persone rischiano di rimanere senza lavoro perché il ministero dei Trasporti non ha fatto i compiti. A farne le spese questa volta sono i marittimi italiani, ufficiali e sotto-ufficiali, che non potranno ottenere il rinnovo dei certificati professionali nonostante l'Italia abbia avuto 5 anni per emanare la normativa in merito.

Si tratta degli emendamenti alla Convenzione internazionale sugli standard di addestramento (Stcw '78, la patente che ogni marittimo deve avere per stare su una nave) implementati nel 2010 e ai quali ogni Paese doveva adeguarsi tra 2012 e gennaio 2017. L'Europa emanò la direttiva in materia quattro anni fa: l'Italia l'ha recepita lo scorso anno, ma ha fatto uscire i 6 decreti attuativi tra febbraio e marzo di quest'anno, mettendo i marittimi in condizione di potersi aggiornare a partire da maggio 2016: otto mesi in cui

60 mila persone dovrebbero seguire a testa da 4 a 7 corsi di aggiornamento, ognuno per un periodo da 7 a 24 giorni. Le scuole di aggiornamento professionale che possono offrire tutti i corsi sono 3 in tutta Italia, così che tra l'incastro delle lezioni, le trasferte, i tempi per l'esame e quelli per il rilascio dei certificati, è necessario un tempo di 4 mesi per ognuno

dei 60 mila marittimi coinvolti.

Esame e rilascio dei certificati sono a carico delle Capitanerie, ma essendo i decreti oscuri - perché scritti all'italia-

na, cioè in tutta fretta e all'ultimo - le stesse Autorità marittime hanno avuto problemi interpretativi, procedendo in ordine sparso.

Dunque, per i marittimi italiani nella migliore delle ipotesi il rischio è di rimanere fermi un giro, nella peggiore molto di più: «Le compagnie, specie quelle straniere dove naviga la maggior parte del personale coinvolto, non possono aspettare - avverte Remo Di Fiore, Cisl nazionale e Federazione europea dei trasporti - Sbarcato il marittimo italiano, que-

sto sarà sostituito da un ufficiale a cui il Paese di provenienza ha dato tempo e modo di prendersi le certificazioni. Se questo è bravo, la compagnia ovviamente lo terrà, richiamandolo agli imbarchi successivi. Un problema enorme - sottolinea Di Fiore - che riguarda un numero ancora più alto di persone rispetto a quello dei marittimi del cabotaggio nazionale: basti pensare che

Carnival Cruises imbarca 2.000 ufficiali italiani. Ma lo stesso vale per Msc o per una compagnia battente bandiera italiana come Costa Crociere». Anche le compagnie sono alle prese con le contraddizioni dei regolamenti: «Mandiamoli su mail alla Divisione 3 del ministero, ma non riceviamo alcuna risposta» dicono da una società che chiede l'anonimato, per non stuzzicare le delicate suscettibilità ministeriali.

La vicenda è arrivata anche in Parlamento: Luigi Gallo, deputato del Movimento 5 Stelle, ha interrogato il ministero dei Trasporti sul destino dei lavoratori del mare, dopo che il ministero ha negato il rinnovo del certificato a un marittimo.

quarati@secoloxix.it

© BY NC ND ALIQUANTITÀ RISERVATE



Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio

ANSA

Decreti in ritardo, a rischio 60 mila marittimi

Genova - Circa 60 mila persone rischiano di rimanere senza lavoro perché il ministero dei Trasporti non ha fatto i compiti. A farne le spese questa volta sono i marittimi italiani, ufficiali e sotto-ufficiali, che non potranno ottenere il rinnovo dei certificati professionali nonostante l'Italia abbia avuto 5 anni per emanare una norma



Genova - Circa 60 mila persone rischiano di rimanere senza lavoro perché il ministero dei Trasporti non ha fatto i compiti. A farne le spese questa volta sono i marittimi italiani, ufficiali e sotto-ufficiali, che non potranno ottenere il rinnovo dei certificati professionali nonostante l'Italia abbia avuto 5 anni per emanare la normativa in merito.

Si tratta degli emendamenti alla Convenzione internazionale sugli standard di addestramento (Stcw '78, la patente che ogni marittimo deve avere per stare su una nave) implementati nel 2010 e ai quali ogni Paese doveva adeguarsi tra 2012 e gennaio 2017. L'Europa emanò la direttiva in materia quattro anni fa: l'Italia l'ha recepita lo scorso anno, ma ha fatto uscire i 6 decreti attuativi tra febbraio e marzo di quest'anno, mettendo i marittimi in condizione di potersi aggiornare a partire da maggio 2016: otto mesi in cui 60 mila persone dovrebbero seguire a testa da 4 a 7 corsi di aggiornamento, ognuno per un periodo da 7 a 24 giorni. Le scuole di aggiornamento professionale che possono offrire tutti i corsi sono 3 in tutta Italia, così che tra l'incastro delle lezioni, le trasferte, i tempi per l'esame e quelli per il rilascio dei certificati, è necessario un tempo di 4 mesi per ognuno dei 60 mila marittimi coinvolti.

- segue

Esame e rilascio dei certificati sono a carico delle Capitanerie, ma essendo i decreti oscuri - perché scritti all'italiana, cioè in tutta fretta e all'ultimo - le stesse Autorità marittime hanno avuto problemi interpretativi, procedendo in ordine sparso.

Dunque, per i marittimi italiani nella migliore delle ipotesi il rischio è di rimanere fermi un giro, nella peggiore molto di più: «Le compagnie, specie quelle straniere dove naviga la maggior parte del personale coinvolto, non possono aspettare - avverte Remo Di Fiore, Cisl nazionale e Federazione europea dei trasporti -. Sbarcato il marittimo italiano, questo sarà sostituito da un ufficiale a cui il Paese di provenienza ha dato tempo e modo di prendersi le certificazioni. Se questo è bravo, la compagnia ovviamente lo terrà, richiamandolo agli imbarchi successivi. Un problema enorme - sottolinea Di Fiore - che riguarda un numero ancora più alto di persone rispetto a quello dei marittimi del cabotaggio nazionale: basti pensare che Carnival Cruises imbarca 2.000 ufficiali italiani. Ma lo stesso vale per Msc o per una compagnia battente bandiera italiana come Costa Crociere». Anche le compagnie sono alle prese con le contraddizioni dei regolamenti: «Mandiamo mail su mail alla Divisione 3 del ministero, ma non riceviamo alcuna risposta» dicono da una società che chiede l'anonimato, per non stuzzicare le delicate suscettibilità ministeriali.

La vicenda è arrivata anche in Parlamento: Luigi Gallo, deputato del Movimento 5 Stelle, ha interrogato il ministero dei Trasporti sul destino dei lavoratori del mare, dopo che il ministero ha negato il rinnovo del certificato a un marittimo.

Toti bacchetta i "ribelli": «Sono egocentrici»

Genova - «Se uno vuole fare una battaglia di rappresentatività all'interno dell'associazione o di egotismo, sta facendo un pessimo servizio a se stesso e al sistema». Il tono del governatore Toti non cambia, ma le accuse di immobilismo che gli sono state rivolte lo hanno irritato



Genova - «Se uno vuole fare una battaglia di rappresentatività all'interno dell'associazione o di egotismo, sta facendo un pessimo servizio a se stesso e al sistema». Il tono del governatore Toti non cambia, ma le accuse di immobilismo che dalle pagine del *Secolo XIX-the MediTelegraph* gli sono state rivolte dal presidente dei "ribelli" della nautica, Lamberto Tacoli, lo hanno irritato: «Le istituzioni di questa regione hanno dato tutte le risposte di cui c'era bisogno - continua tutto d'un fiato Toti - e abbiamo fatto sistema. Gli imprenditori che spesso hanno puntato il dito contro la politica, questa volta peccano invece di grande presunzione e grande incapacità». Il Salone riparte, spiega Toti, ci sono investimenti «ingenti» che Roma avrebbe garantito e ora questa polemica che rischia «di rompere il giocattolo». Tacoli ha chiarito di non aver nessuna intenzione di entrare nella nuova società pubblica che organizzerà il Salone dall'anno prossimo: «Ma chi non ci vuole stare e pensa a tutt'altro in modo squinternato e velleitaristico, sta facendo un danno al sistema - dice Toti - Non possiamo buttare via un format che funziona come quello del Salone senza avere la più vaga idea di cosa fare dopo. È uno scontro tra egocentrici che si combatte sulla pelle dei lavoratori, del Pil italiano e dei soldi dei contribuenti. Se fai questo nella vita - sentenza Toti riferito proprio a Tacoli - non hai grande fiducia da parte mia». Ucina difende la scelta di essere organizzatore della manifestazione: «Non è scandaloso» dice la Demaria citando gli altri esempi di associazioni che realizzano manifestazioni «anche di successo come il Salone del mobile di Milano». La numero uno di Ucina era stata definita «francese» da Nautica Italiana perchè manager del gruppo transalpino Bénêteau, mettendo in dubbio la sua propensione alla difesa del made in Italy: «La società di cui sono azionista è di diritto italiano e dà lavoro in questo Paese».

Interporto Quadrante Europa: nominato nuovo Consiglio Direttivo del Consorzio ZAI

(FERPRESS) – Verona, 26 LUG – Oggi 26 luglio 2016 si è riunito il consiglio direttivo del Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa all'unanimità è stato riconfermato presidente Matteo Gasparato proposto dal Comune di Verona già presidente UIR (Unione Interporti Riuniti). Lo si apprende da un comunicato stampa del Consorzio.

Inoltre è stato nominato all'unanimità Nicola Baldo Vice presidente Consorzio Zai, indicato dall'Ente Camera di Commercio.

Il consiglio direttivo si compone dei consiglieri: Giandomenico Allegri, Maurizio Filippi, Giandomenico Franchini, Massimo Mariotti, Tiziana Recchia, Enzo Agostino Righetti e Pier Luigi Toffalori.

The Medi Telegraph

Dp World, semestre in crescita con Europa e India

Londra - Il terminalista arabo segna +2,5%, ma soffre in Australia e America Latina



Londra - Nei primi sei mesi dell'anno la società terminalistica DP World ha raggiunto un traffico di 31,4 milioni di teu, come da conteggio totale dei terminal gestiti dall'operatore arabo. Il dato significa una crescita del 2,5% rispetto all'anno precedente ed è trainato soprattutto dalle performance delle banchine indiane ed europee. In Australia e America Latina le condizioni rimangono invece difficili così come nei terminal degli Emirati Arabi dove il risultato totale è in ribasso del 6% su base annuale, per un totale di 7,4 milioni di teu. **Il volume dei mercati dell'America Latina e Australia è calato del 2,4% (3,7 milioni di teu).** In Asia/Pacifico e Sub continente indiano il calo è stato pari al 2,9% per un totale di 14,6 milioni di teu. Nonostante i cali, il gruppo vede rosa per la fine dell'anno e prevede che il secondo semestre porterà risultati positivi soprattutto nei terminal appena ultimati come Rotterdam, Nhava Sheva (India), London Gateway (UK) e Yarimca (Turchia).

The Medi Telegraph

Panama, incidente per una portacontainer: speronata una nuova chiusa

Panama - Una nave da 8.500 teu finisce contro una delle pareti del Canale.

Panama - A meno di un mese dall'apertura del nuovo canale di Panama, una portacontainer è entrata in collisione con uno dei muri di contenimento delle nuove chiusa, ponendo diversi interrogativi sulla sicurezza di manovra delle navi grandi che ora possono transitare attraverso il Canale. L'incidente ha riguardato la nave Xin Fei Zhou della China Shipping Container Lines, mentre stava navigando verso Nord. L'unità ha una capacità pari a 8.500 teu ed è comunque considerevolmente più piccola rispetto ad una 14 mila teu, **stazza considerata limite per il passaggio attraverso il nuovo Canale**. In primavera è stata l'ITF a porre una serie di quesiti alle autorità perché verificassero che tutti i parametri di sicurezza per le navi di maggiore dimensione venissero rispettati e verificati. I margini di errore nelle manovre di navi di grandi dimensioni, secondo uno studio pubblicato ad aprile, sarebbero infatti molto risicati. L'Autorità del Canale ha sempre sostenuto che quei risultati dello studio fossero inesatti e che le condizioni di sicurezza ci sono tutte.