



INDICE



Primo piano:

Riforma dei porti (The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Triestre-Venezia:

"...Trieste contro Venezia sulla "via della seta"..." (La Gazzetta Marittima)

Savona:

"...A Savona Comitato portuale rinnovato..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...E' un momento storico ma guardiamo avanti..."

(La Repubblica, Corriere della Sera, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)

"...Furgone si schianta nel porto: grave il conducente..." (Il Secolo XIX)

"...Porti del mondo Genova capitale dell'associazione..."

(La Repubblica)

La Spezia:

"...Royal Caribbean investirà a La Spezia..." (La Gazzetta Marittima)

"...raggiunto accordo autosportatori..." (Ferpress)

Ancona:

"...Area Isa, a Palumbo 30 anni di concessione..." (L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Autorità e Comune non si parlano ..." (La Nazione LI)

"...Emirati in visita e il futuro del porto parla anche arabo..." (Il Tirreno)

"...L'interporto Vespucci collegato via ferro con il Quadrante Europa..."
(La Gazzetta Marittima)

"...Si è concluso il dibattito pubblico sul porto..."

(Informatore Navale)

"...Camera di commercio unica, è cosa fatta..." (Il Tirreno)

"...Mediterraneo, via al rigalleggiamento..." (La Gazzetta Marittima)

"...Sindacati nazionali "La sicurezza al primo posto"..."

(Il Tirreno, La Nazione LI)

"...Lutto cittadino per i funerali..." (La Nazione LI, Il Tirreno)

"...dal 27 al 31 luglio al via Effetto Fortezza..." (Il Nautilus)

Piombino:

"...Elettricista folgorato sul traghetto..." (Il Tirreno, La Repubblica FI)



Civitavecchia:

"...Boom di navi nel porto di Civitavecchia..." (Civonline)

Napoli:

"...La Capitaneria Lezioni di "Mare sicuro"..."

(Il Mattino, Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Nasce accordo tra Grendi ed Electrosteel

(Bollettino Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...Sicilia Futura prepara la convention: 2L'Authority di Messina è bari-centrica, il governo capirà..."

(Tempo Stretto, Gazzetta del Sud, ilcittadinomessina.it)

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

Palermo:

"...oltre mille migranti sbarcati al porto..." (Giornale L'Ora)

Augusta:

"...Comitato portuale, nomina Diana..." (Giornale di Sicilia)

"...Migranti, scoppia l'emergenza sepolture..." (La Repubblica)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

Aiuti di Stato nei porti (The Medi telegraph)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Riforma dei porti, ultima settimana di trattative

Genova - Ancora sette giorni. Oggi il decreto di riforma dei porti sarebbe dovuto approdare in Consiglio dei Ministri, ma la riunione dell'esecutivo è saltata e così il provvedimento con cui Delrio intende rivedere gli scali italiani sia nel numero - da 24 Authority a 15 - sia nella governance, dovrà aspettare ancora



Genova - Ancora sette giorni. Oggi il decreto di riforma dei porti sarebbe dovuto approdare in Consiglio dei Ministri, ma la riunione dell'esecutivo è saltata e così il provvedimento con cui Delrio intende rivedere gli scali italiani sia nel numero - da 24 Authority a 15 - sia nella governance, dovrà aspettare ancora prima di vedere la luce.

Il decreto deve ancora effettuare alcuni passaggi con il ministero

dell'Economia per verificare l'invarianza dei costi (se la riforma è sostanzialmente a costo zero per le casse dello Stato) e poi finalmente il testo approderà da Renzi che darà il via libera. L'appuntamento è slittato a venerdì prossimo. Teoricamente le nomine potranno iniziare subito dopo, ma sono previsti 45 giorni per trovare l'intesa con i presidenti di Regione. Un passaggio politico che però in alcuni casi, anche informalmente, sarebbe già stato archiviato. A Genova è ormai data per certa la nomina di Paolo Signorini, attuale direttore della Regione guidata da Toti, a presidente del porto che sarà accorpato a quello di Savona. Nomina tecnica - Signorini è stato alto dirigente del ministero delle Infrastrutture - e gradita al governatore Giovanni Toti. Il nome è talmente consolidato che ormai si pensa ai candidati al ruolo di segretario generale. Signorini potrebbe anche affidarsi a funzionari e dirigenti conosciuti nel suo breve regno in Regione, dando il via all'era dei tecnici a Palazzo San Giorgio.

- segue

Anche altre partite sembrano ormai chiuse: oltre al capoluogo ligure, tutto sembra già scritto per Trieste, Ancona, Ravenna, Taranto. A Trieste rimarrà Zeno D'Agostino, attuale commissario, gradito alla presidente Serracchiani. In Romagna Claudio Casadio, esponente Pd, già presidente della Provincia. Infine in Puglia a cercare di sollevare le sorti dello scalo di Taranto, rimarrà Sergio Prete. Sul resto delle Autorità portuali è ancora tutto da decidere. Dalla Spezia dove il borsino con le quotazioni di Forcieri si alza e si abbassa ormai quotidianamente. A Livorno, Guerrieri, l'attuale numero uno di Piombino, è tornato in pole, ma il territorio toscano è sotto la lente di Palazzo Chigi e Luca Lotti, potente sottosegretario di Renzi, potrebbe voler inserire un nome a lui gradito. A Civitavecchia è difficile che Pasqualino Monti, attuale presidente di Assoporti, l'associazione degli scali italiani, non trovi la riconferma. Mentre su Napoli il dossier, riferiscono fonti ministeriali, è complicato e una soluzione la stanno cercando i due napoletani che siedono al vertice del ministero: Ivano Russo, l'uomo-porti di Delrio, e Ennio Cascetta, numero uno della Struttura di Missione. Gli operatori locali hanno chiesto pubblicamente che a dirigere la nuova Autorità portuale, vada Andrea Annunziata, attualmente al vertice di Salerno. A Venezia invece dovrebbe approdare il presidente delle Autostrade del Mare, Antonio Cancian. Sul resto dei porti il fronte è aperto. Facile che con la chiusura estiva del Parlamento si arrivi a settembre per un quadro definitivo, ma non è escluso che le nomine più "facili" possano arrivare anche prima. Sempre che Renzi non voglia inserirsi nella trattativa tra Mit e Regioni. A quel punto i giochi potrebbero saltare.

La Gazzetta Marittima

Trieste contro Venezia sulla “via della seta”

I dubbi sul rilancio della piattaforma offshore veneziana e il possibilismo del ministro – Gli accordi con Tianjin



TRIESTE – Anche sulla “via della seta” non si quieta la polemica tra Venezia e Trieste, i due porti dell’alto Adriatico sui quali si è puntato l’interesse della Cina e delle compagnie di navigazione che la collegano. Il nuovo spunto viene dal blog triestino FAQ, sempre molto attento alle tematiche portuali nazionali, che commentando il recente convegno di Venezia voluto da Paolo Costa e presieduto da Romano Prodi ha così elencato i risultati del meeting, in particolare per quanto riguarda gli atteggiamenti “ondivaghi” del governo sul contestato progetto offshore veneziano.

- 1) Il progetto offshore ora VOOPS viene confermato dal presidente Paolo Costa con la ulteriore precisazione (a seguito del suo intervento sul sito SIPOTRA del 30 giugno) dove ha aggiunto la precisazione che l’offshore servirà il terminal occidentale del Nord Adriatico.
- 2) Delrio ha anche aperto all’idea del porto offshore per Venezia, che dovrà essere valutata dal Cipe. «È una piattaforma che ha un iter molto complesso che richiede analisi molto approfondite da parte dei tecnici», ha detto.
- 3) Il sindaco di Venezia Brugnaro ha firmato un accordo di sviluppo congiunto tra il porto di Venezia e quello di Tianjin in Cina.
- 4) Riguardo agli investimenti pubblici e privati necessari abbiamo trovato un articolo dove si legge che il ministro Delrio “promette” 900 milioni per finanziare il progetto, peccato che il giornalista abbia messo le virgolette che sono sinonimo di incertezza.
- 5) Il ministro Delrio avrebbe anche invitato Venezia e Trieste a collaborare e ad evitare lo scontro competitivo promettendo un tavolo di confronto e coordinamento tra le Regioni Friuli Venezia Giulia – Veneto ed Emilia Romagna per questo autunno.

La Gazzetta Marittima

A Savona Comitato portuale rinnovato

SAVONA - Due i punti principali all'ordine del giorno della 195ª riunione di Comitato portuale, svoltasi nel salone dell'Authority savonese: all'unanimità è stato approvato un assestamento del bilancio di previsione ed anche un provvedimento demaniale riguardante Vado Ligure. Ma la seduta è stata l'occasione per l'insediamento ufficiale del rinnovato comitato portuale, dopo le nuove designazioni avvenute a fine maggio. Per molti membri si è trattato di riconferme, dal presidente della Regione Giovanni Toti al presidente della Provincia Monica Giuliano, compresi i sindaci di Bergeggi Roberto Arboscello e di Albissola Marina Gianluca Nasuti, (riconferme anche per le Dogane Savona, Anna Maria Campanella; Provveditorato Opere Pubbliche Raffaele Pintimalli; per la Camera di Commercio Riviera di Liguria presidente Luciano Pasquale e per i rappresentanti delle OO. SS di categoria Paparusso Uil, Speranza Cisl, Schivo CGIL). Sei i nuovi nomi seduti ai banchi nella sala Comitato: il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio; Carlo Merli Ad di APM-Maersk in rappresentanza degli imprenditori; Franco Ghiglione in rappresentanza degli auto-trasportatori; Alberto Panigo e Piero Tonda in rappresentanza dei lavoratori delle imprese; Antonella Montano in rappresentanza dei lavoratori dell'Autorità Portuale. Il presidente Gian Luigi Miazza dopo aver dato il benvenuto ai nuovi rappresentanti e quindi spiegato la necessità dell'assestamento di bilancio, ha comunicato che il 19 settembre sarà in visita ufficiale al porto di Savona il coordinatore europeo del corridoio Reno-Alpi, il polacco Pavel Wojciechowski il quale ha espressamente richiesto, tramite la Regione Liguria, di poter visitare il cantiere della piattaforma multipurpose in costruzione nel bacino di Vado Ligure oltre al sistema logistico integrato (implementazione sistema ferroviario; utilizzo della stazione commerciale di Vado; sovrappasso all'Aurelia dedicato) che è stato progettato appositamente per garantire la massima operatività della nuova banchina, che sarà gestita dal gruppo APM-Maersk e alla quale è previsto l'attracco della prima nave nel corso del 2018.

L'AUTORITÀ IL COMMISSARIO PETTORINO

“È un momento storico ma guardiamo avanti”

«L'ARRIVO dell'ultima nave di carbone per la centrale Enel rappresenta senza dubbio un momento storico per tutto il porto di Genova», commenta il commissario straordinario dello scalo, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di Porto di Genova, a proposito dell'ultimo carico trasportato dalla 'Interlink Veracity' che segna l'addio al carbone del porto visto che consumata la scorta la centrale andrà alla dismissione.

Pettorino riflette sull'addio di un traffico che ha comunque fatto la storia del porto di Genova, oltre che quella della prima rivoluzione industriale del Paese, ma amplia la sua riflessione. Non si può infatti circoscrivere la vicenda a quanto

sta accadendo in questi giorni, ma è necessario guardare avanti. Il vero nodo della questione, infatti per l'ammiraglio è che resti comunque il traffico delle rinfuse a Genova e sia tutelato il lavoro. «Siamo consapevoli del grande cambiamento in atto in tutto il mondo che vede un crescente passaggio a fonti energetiche sempre meno inquinanti. È una tappa obbligata dello sviluppo e per questo servono la massima attenzione e il massimo impegno per le conseguenze sul mondo del lavoro» sottolinea.

E conclude: «Genova potrà comunque continuare ad accogliere carichi di carbone e dovrà continuare in futuro ad avere un efficiente polo rinfusiero in coerenza con la sua forte e storica vocazione multisettoriale».



IL COMMISSARIO dell'autorità portuale di Genova Giovanni Pettorino

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

Carbone addio dopo l'ultima nave allarme sul lavoro

- > Iniziate le operazioni a bordo della "Interlink Veracity"
- > La centrale si fermerà definitivamente a Ferragosto
- > Il console Tirreno Bianchi: "Duecento a rischio"

MASSIMO MINELLA

Si chiama "Interlink Veracity" e non è una nave qualunque. O meglio, potrebbe anche esserlo, una delle tante che attraccano al porto di Genova e, finito il lavoro, riprendono la rotta del mare. Ma questa volta non è così perché la "Interlink Veracity" è l'ultima a lasciare all'ombra della Lanterna il suo carico di carbone, ventimila tonnellate che serviranno ancora una volta ad alimentare la centrale Enel. Poi, consumata questa provvista, la centrale sarà spenta. Accadrà a Ferragosto, festa di mezza estate che in porto sarà appunto ricordata per due addii, al carbone alla centrale.

SEGUÌ A PAGINA 11



Le operazioni di scarico del carbone in porto di Genova

Niente più carbone nel porto di Genova allarme fra i lavoratori

A Ferragosto chiuderà anche la centrale
Il console Bianchi: "Abbiamo una proposta"

«DALLA PRIMA DI CRONACA»
MASSIMO MINELLA

Le operazioni sono iniziate venerdì sera, poco prima delle 9. Oggi, domenica, si fermeranno. In fondo non c'è

tutta questa fretta per lasciare a terra l'ultimo carico. Riprenderanno domattina, per concludersi in giornata. Ventimila tonnellate che rappresenteranno l'ultima scorta per la centrale e la pagina conclusiva di un

due secoli, quello del porto di Genova e del "suo" carbone.

Il console della "Pietro Chiassa" Tirreno Bianchi cammina sulla banchina e osserva le operazioni. «Che succederà adesso? Aspettiamo anche noi di ca-

pirlo — dice l'uomo da poco ri confermato per l'ottava volta alla guida dei 33 "carbunin" rimasti — Di certo non ho l'impressione che ci sia una grande preoccupazione. Di sicuro saranno in tanti a essere conten-

Foto: A. Basso/Ansa

- segue

ti. Io invece penso a che cosa accadrà ai duecento lavoratori legati alla centrale, dipendenti diretti, indotto, soci della com-

pagnia, autotrasportatori».

Bianchi da tempo sta cercando di ampliare servizi e aree operative per garantire un futuro ai soci della "Pietro Chiesa". Quell'articolo 16 (impresa

di imbarco e sbarco) che vincola la compagnia all'Internò del Terminal Rinfuse ormai va troppo stretto, soprattutto adesso che non c'è più carbone da movimentare in banchina.

Restano le altre rinfuse, il petroliaco («ma questo non è carbone»), le rinfuse bianche, altri traffici che potrebbero arrivare.

«Noi da tempo stiamo lavo-

rando a una proposta con la Culmiv e la compagnia di Savona. Vorremmo discuterla, possibilmente non in tempi lunghissimi, e tenuto conto che si sta ragionando proprio con la legge di una integrazione fra i due porti. Lo faremo con il prossimo presidente []

Intanto c'è un'emergenza da affrontare, quella appunto di un traffico storico che sparisce dal porto di Genova. Con queste ultime ventimila tonnellate si formerà (per sempre) il traffico di carbone nello scalo. Nell'anno in corso non si andrà oltre le 260-270mila tonnellate, ben lontani dai record dell'inizio degli anni Novanta, quando si arrivò a sfiorare il milione e 300mila tonnellate.

Altri tempi. Ora c'è una situazione da affrontare nell'immediato, spiega ancora Bianchi che attende anche di sapere il futuro del Terminal Rinfuse, le cui aree fanno gola a tanti terminalisti del porto. «Noi mettiamo sempre al centro il lavoro — spiega il console della "Pietro Chiesa" — E su questo siamo pronti a confrontarci con

tutti quanti. Ma per poterci confrontare, bisogna almeno essere in due, da soli non andiamo da nessuna parte».

La nave lascerà il porto probabilmente già domani. La centrale Enel, che è rimasta ferma all'inizio dell'anno per alcuni mesi, tornata in attività si fermerà definitivamente fra poche settimane. Poi scatteranno le attività di manutenzione e di servizio legate allo spegnimen-

tura di inizio Novecento, pieno stile Liberty, vincolato dalle Belle Arti, possa diventare un museo, un centro di documentazione o qualcosa di simile. Di sicuro penserà la funzione per cui è nata, più di un secolo fa, quella appunto di bruciare carbone per produrre energia.

GIORGIO CALO GIARDINO

Iniziate venerdì sera le operazioni a bordo della "Interlink Veracity", oggi pausa, domani si conclude. A Ferragosto si ferma la centrale

I PERSONAGGI

IL CONSOLE

Tirreno Bianchi, il console della Compagnia "Pietro Chiesa" Tirreno Bianchi. Oggi i soci della compagnia che riunisce i mitici "carbunin" sono trentatré



IL MINISTRO

Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Venerdì prossimo sarà approvata la legge di riforma delle []. Poi toccherà al lavoro



I NUMERI

1

I SOCI

La compagnia "Pietro Chiesa" ha oggi 33 soci. Nel momento di massima, all'inizio del '900 i soci erano 4.750

2

IL CARICO

L'ultima nave al servizio della centrale Enel di Sampierdarena trasporta circa 20mila tonnellate di carbone

3

I TRAFFICI

Quest'anno il traffico complessivo di carbone nel porto di Genova arriverà a circa 270mila tonnellate. Il record è di 1,250 milioni

Genova dice addio agli ultimi camalli nel porto chiude la centrale a carbone

Dopo due secoli Il mercato ormai si è esaurito Nell'edificio forse un museo

Dalla prima rivoluzione industriale ha fornito energia a navi, locomotori e fabbriche

MASSIMO MINELLA

GENOVA. Le operazioni si concluderanno domani, quando la stiva della "Interlink Veracity" sarà completamente svuotata dal suo carico. Poi il porto di Genova potrà dire addio al carbone e, in questo modo, chiudere una storia vecchia di duecento anni. Una storia sofferta, che parla di un traffico che quasi nessuno ama più, perché il carbone alza polveri e inquina, soprattutto quando brucia. Così, dopo più di un secolo di vita, la centrale Enel del porto si fermerà definitivamente a Ferragosto e quindi non sarà più necessario alimentarla. Forse diventerà un museo, visto che il palazzo, ardita costruzione di architettura Belle Époque, è vincolato dalla Belle Arti. Di certo non brucerà più carbone per generare energia. Una pagina che si chiude? Più che una pagina, un libro. Perché il carbone non è semplicemente "una" merce, ma "la" merce, addirittura la metafora di un mestiere, quello

del camallo, che affonda le sue radici nel Medioevo. Tutto, per secoli, si è caricato sulle spalle di uomini scelti per la loro forza fisica e apprezzati per la loro arguzia, appunto i camalli. Quelli delle merci varie, oggi in gran parte "cannibalizzate" dai container, affidato alla Compagnia Unica, e quelli del carbone, riservati alla "Pietro Chiesa".

Non è un caso che lo scrittore Maurizio Maggiani, quando decise di celebrare sua maestà la merce ("La regina disadorna") scelse come nomi dei due protagonisti Paride e Tirreno, nomi belli e antichi, ma totalmente reali, presi a prestito proprio dai due consoli (altro straordinario esempio di nome che attraversa la storia e arriva ai giorni nostri per indicare i capi) della Compagnia Unica e della "Pietro Chiesa".

Il primo, Paride Batini, se n'è andato già da qualche anno, portato via dalla malattia. Il secondo è sempre al suo posto, appena riconfermato per l'ottava volta alla guida dei "carbunin",

pronto a dare battaglia anche ora che il carbone nel porto non arriverà più. Certo, ci sono altre "merci alla rinfusa" da lavorare nel Terminal del porto di Genova, rinfuse nere come il petrolio-coke, o bianche come il cemento e il sale. Ma nulla sarà più come prima, perché è stato proprio il carbone a segnare lo sviluppo del porto di Genova, dalla prima rivoluzione industriale, quella che faceva leva su questa merce per alimentare navi e locomotori o produrre energia per le fabbriche, alla seconda, quella del petrolio, che pure continuava a servirsi del carbone per alimentare le centrali. La "Pietro Chiesa" era nata alla fine dell'Ottocento (atto notarile 1890) proprio per regolamentare il lavoro di carico e scarico del carbone, cercando così di porre fine allo strapotere dei "confidenti", caporali che dentro al porto decidevano chi e come avrebbe dovuto lavorare quel giorno, per una manciata di lire che poi regolarmente veniva strappata ai lavoratori, vi-

sto che gli stessi "confidenti" erano i proprietari dello storico e delle locande dell'angiporto. Fu proprio l'azione di quei camalli a porre un freno alla deregolamentazione del lavoro e a incidere nel profondo nelle battaglie dei lavoratori che chiedevano più sicurezza, tutela della salute, paghe più adeguate. Ma battersi per tutto questo, che era sacrosanto, ai camalli della "Pietro Chiesa" non bastava.

Loro chiedevano anche un'informazione che potesse tenere conto delle istanze dei lavoratori. E nel 1903 finanziarono e divennero i primi azionisti del quotidiano "Il Lavoro" (oggi edizione ligure di Repubblica). In quegli anni i soci erano poco meno di cinquemila, impegnati senza sosta nello scarico dalle navi di carbon fossile, antracite, mattonelle di carbone. Oggi sono 33, confinati in un terminal, appunto il "Terminal Rinfusa", da cui chiedono di uscire per potersi dedicare ad altre merci e continuare a battersi per il loro lavoro.

Adriano Bazzani/Anp 1999/2000

- segue

I NUMERI

33

I SOCI

La compagnia "Pietro Chiesa" che riunisce i camalli del carbone ha oggi 33 soci. A inizio '900 erano 5 mila

20.000

LA MERCE

L'ultimo carico di carbone a bordo della "Interlink Veracity" è di circa 20 mila tonnellate

270.000

I TRAFFICI

Alla fine del 2016, dopo quest'ultima nave, il traffico complessivo sarà di 270 mila tonnellate

1,250

IL RECORD

All'inizio degli anni Novanta ci fu il record di traffico di carbone in porto: 1 milione e 250 mila tonnellate

LA COMPAGNIA
A destra, camalli della Compagnia Pietro Chiesa mentre scaricano il carbone al porto di Genova. Da Ferragosto la centrale Enel del porto si ferma definitivamente. I camalli all'inizio del '900 erano 5 mila



FOTO 4



L'INTERVISTA / IL CONSOLE DEI "CARBUNINI" TIRRENO BIANCHI: VOGLIAMO CONTINUARE A FARE LA STORIA DI QUESTA CITTÀ

“Qualcuno farà festa ma noi non ci arrendiamo”

GENOVA. Canunina a passo veloce sul molo del porto di Genova, incurante di un caldo che la pioggia del mattino, evaporando, rende umido e soffocante. Tirreno Bianchi, 69 anni, è il console della compagnia "Pietro Chiesa", quella dei camalli del carbone, i mitici "carbunini". Osserva le operazioni di scarico dalla "Interlink Veracity", non una nave qualunque, ma l'ultima nave di carbone ad arrivare nel porto di Genova. «Che cosa mi viene da dire in questo momento? — risponde secco — Che forse il lavoro in questo porto e in questa città non interessano più di tanto. Di sicuro non sembrano essere una priorità, almeno nel nostro caso».

Perché, console Bianchi?

«La chiusura della centrale Enel, alimentata a carbone, a Genova da più parti verrà vissuta come una festa. In attesa dei festeggiamenti, mi permetto di ricordare che attorno a questa centrale vivono duecento famiglie, quella dei dipendenti della centrale e del loro indotto, dei soci della "Pietro Chiesa", degli autotrasportatori».

La solita dicotomia fra ambiente e lavoro?

ro?

«La solita scusa per giustificare decisioni che poi ricadono sulla pelle dei lavoratori. Più che individuare di volta in volta il nemico da abbattere, sarebbe meglio chiedere giustamente il rispetto delle più rigide norme ambientali e di tutela della salute. E poi decidere di conseguenza. Chi lo rispetta, può lavorare, che si tratti di carbone o di qualsiasi altra merce. Chi non lo rispetta viene fermato».

E ora che farete?

«Se qualcuno pensa di toglierci di mezzo compie l'errore più grave. Noi lavoriamo all'interno del Terminal Rinfuse come "articolo 16" (impresa di imbarco e sbarco n.d.r.). Da tempo abbiamo chiesto di poter ampliare la gamma dei servizi offerti e gli spazi in cui operare».

Risposte?

«Il porto è commissariato da novembre dello scorso anno. Aspetteremo la nomina del nuovo presidente e poi torneremo alla carica. Abbiamo messo a punto anche un progetto sul lavoro insieme alla Com-

pagnia Unica e alla compagnia dei portuali di Savona. Le idee non mancano. E nemmeno la voglia di continuare a incidere nella storia di questo porto e di questa città».

La decisione di chiudere la centrale da parte dell'Enel era comunque già stata indicata da tempo, non era una sorpresa...

«Lo sappiamo bene, proprio per questo abbiamo iniziato da tempo a far presente la nostra situazione e quella degli altri lavoratori. Sono passati mesi, anni, senza che si giungesse anche solo a un'ipotesi di accordo. Ora si dovrà gestire tutto quanto e le ricadute per il lavoro saranno pesanti, soprattutto per l'indotto».

Dalle istituzioni sono arrivati segnali di attenzione?

«Noi abbiamo presentato più volte la nostra situazione e prefigurato gli scenari futuri. Non dico che non siamo stati ascoltati, ma alla fine si sono lasciate andare in cosa verso questo epilogo scontato. Poi ci restano male se dalle urne arriva no delle sorprese...».

(mas.m.)

reportage foto: g. m. - g. m. / g. m.



Tirreno Bianchi,
della "Pietro Chiesa"

IL LAVORO

Siamo disposti
a offrire altri servizi,
chiediamo solo
di essere ascoltati



Quell' ultimo carico dopo due secoli Il porto di Genova dice addio al carbone

È stata un po' a sonnecchiare in rada. E poi la nave Interlink Veracity, alle cinque della sera di ieri, al Ponte San Giorgio, proprio sotto la Lanterna, ha cominciato a scaricare le 20 mila tonnellate di carbone che teneva chiuse nella pancia. Lo ha fatto mille altre volte, ma questa è una volta speciale: chiude, con quel gesto, due secoli di storia. Da due secoli a Genova, in porto, si scarica il carbone. Non si scaricherà più. La vecchia centrale elettrica a due passi dal Terminal Rinfuse verrà riconvertita (turismo? cultura? innovazione? cattedrale nel deserto urbano?). E con il carbone scompariranno i carbuné, gli scaricatori che, con i mitici «camalli», rappresentavano l' aristocrazia della classe operaia genovese. Tornavano a casa con la faccia sporca e con il nero sotto le unghie, ma erano l' avanguardia proletaria che sapeva tener testa alla borghesia oligarchica delle grandi famiglie che gestivano il potere economico di una città (allora) tra le più ricche d' Italia. Alla fine dell' 800 i carbuné maneggiavano quasi la metà del traffico portuale. E contavano al punto da essere cofondatori di un quotidiano: nel 1903 attraverso la cooperativa Emancipazione, versarono la metà delle 60 mila lire necessarie per dar vita al giornale Il Lavoro. Allora erano migliaia - sono arrivati a 4 mila -, sono rimasti in 35. L' amato-odiato carbone (tanti di loro hanno avuto i polmoni devastati) non lo vedranno più. Il loro console - così si chiama il leader dei carbuné -, Tirreno Bianchi, ha ancora la grinta delle facce nere di un tempo: «No, noi della Compagnia Pietro Chiesa non scompariremo: i nostri ragazzi sanno usare i computer e scaricare i container. Per chi sa lavorare un posto deve esserci. Certo senza la volontà politica».

FRANCESCO CEVASCO

È ARRIVATA IN SERATA LA "INTERLINK VERACITY"

Sulla banchina aspettando l'ultimo carbone di Genova

Ascheri: «Ora è un traffico residuale, troveremo altre soluzioni»

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. *Nomen omen.* Guido Carbone della Medmar, agente marittimo di "Interlink Veracity", la nave che in queste ore sta scaricando l'ultima infornata di carbone per la Centrale Enel prima della dismissione, è certo che questa è l'ultima volta che la rinfusa nera toccherà il porto di Genova, con tutte le implicazioni storiche del caso: sul carbone i portuali hanno costruito il loro riscatto sociale, e solide fortune gli armatori, come quelli della Levantina Bulk, i Repetto: «Tutte le fonti di energia sono state messe sotto accusa - commenta amaro il manager prima di salire sulla nave -. Ora la processione passa sotto la finestra del carbone...».

Augusto Ascheri, numero uno del Terminal Rinfuse, spiega che in realtà di carbone ne arriverà ancora, ma con volumi molto ridotti rispetto alle 300 mila tonnellate l'anno ri-

chieste dalla vecchia Centrale Enel. Rimarranno circa 200 mila tonnellate, perché «Genova serve tutti i soggetti industriali che ancora utilizzano questo combustibile, che poi sono cementifici e acciaierie. Ma si tratta comunque di una quota di traffico bassa, che in futuro potrà crescere - e comunque a livelli non alti - solo se aumenterà la produzione di uno stabilimento, certo non con l'apertura di uno nuovo. È per questo che stiamo cercando partner, di mestiere più che di capitali, per attirare altre tipologie di merce, per esempio l'agro-alimentare. Certo, tutto ha bisogno di investimenti, che costano e vanno ammortizzati nel tempo».

Come altri terminalisti genovesi, anche il Trge ha chiesto una nuova concessione al di là di quella in scadenza nel 2020: negli anni passati tutte le Autorità portuali si erano affrettate a rinnovare le concessioni principali sulle loro banchine (la maggior parte delle quali erano state siglate tra il '94 e il '96, con la privatizzazione dei porti). Rinnovi in cui spesso è emerso uno squili-

brio tra l'esiguità degli investimenti proposti e la lunghezza dei periodi concessi - è il caso di Savona, Trieste, Marina di Car-

rara -. Genova sospese i giudizi sollecitando il regolamento *ad hoc*, ma le lungaggini sulla riforma dei porti (ieri l'ultimo

rinvio), hanno portato al commissariamento dell'Authority, congelando da un anno a questa parte il dossier, benché

lo stesso commissario del porto di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, sottolinei che lo scalo «potrà comunque continuare ad accogliere carichi di carbone e dovrà continuare in futuro ad avere un efficiente polo rinfusiero, in coerenza con la sua forte e storica vocazione multisettoriale».

«Non possiamo che augurarci - dice Ettore Torzetti, segretario generale della Fit Cisl ligure - che si trovi presto un partner per poter garantire traffici e lavoro per i 30 carboni della Pietro Chiesa e i 40 dipendenti del Terminal Rinfuse».

quarati@ilsecolo XIX.it

© BY NC ND AL CLM DBA / IMSEKVA

8 La storia

Quell'ultimo carico dopo due secoli Il porto di Genova dice addio al carbone

di Francesco Cevasco

È stata un po' a sonnecchiare in rada. E poi la nave Interlink Verscity, alle cinque della sera di ieri, al Ponte San Giorgio, proprio sotto la Lanterna, ha cominciato a scaricare le 30 mila tonnellate di carbone che teneva chiuse nella pancia. Lo ha fatto mille altre volte, ma questa è una volta speciale: chiude, con quel gesto, due secoli di storia. Da due secoli a Genova, in porto, si scarica il carbone. Non si scaricherà più. La vecchia centrale elettrica a due passi dal Terminal Rinfuse verrà riconvertita (turismo? cultura? innovazione? cattedrale nel deserto urbano?). E con il

carbone scompariranno i carboné, gli scaricatori che, con i mitici «camuilla», rappresentavano l'aristocrazia della classe operaia genovese. Tornavano a casa con la faccia sporca e con il nero sotto le unghie, ma erano l'avanguardia proletaria che sapeva tener testa alla borghesia oligarchica delle grandi famiglie che gestivano il potere economico di una città (allora) tra le più ricche d'Italia. Alla fine dell'800 i carboné maneggiavano quasi la metà del traffico portuale. E contavano al punto da essere colondatori di un quotidiano: nel 1911 attraverso la cooperativa Emancipazione,

versarono la metà delle 60 mila lire necessarie per dar vita al giornale *Il Lavoro*. Allora erano milghiaia — sono arrivati a 4 mila —, sono rimasti in 35. L'amato-odiato carbone (tanti di loro hanno avuto i polmoni devastati) non lo vedranno più. Il loro console — così si chiama il leader dei carboné —, Tirreno Bianchi, ha ancora la grinta delle facce nere di un tempo: «No, noi della Compagnia Pietro Chiesa non scompariremo i nostri ragazzi sanno usare i computer e scaricare i container. Per chi su lavorare un posto deve esserci. Certo senza la volontà politica...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Informazioni Marittime

A Genova arriva l'ultima nave carboniera



La nave *Interlink Veracity* è approdata oggi a Genova con l'ultimo carico di carbone destinato allo [scalo del capoluogo ligure](#). Sta per chiudere infatti la centrale Enel, situata proprio sotto la Lanterna e al Terminal Rinfuse, e quindi si blocca del tutto il traffico del minerale nero che ormai arrivava solo per alimentare l'impianto, a ritmi ridotti.

Con la chiusura, le aree della centrale verranno restituite al demanio, mentre per l'edificio degli anni '20 che contiene sala macchine, caldaie e sistemi ausiliari, vincolato dalla Soprintendenza dei Beni Architettonici, Enel discute con Autorità portuale e Comune su altre funzioni.

Furgone si schianta nel porto: grave il conducente

UN AUTOTRASPORTATORE è rimasto gravemente ferito ieri sera in un incidente stradale avvenuto all' interno del PSA, il porto di Voltri e Prä. Secondo quanto ricostruito il conducente - un genovese di 37 anni - alla guida del suo mezzo è andato a schiantarsi contro una ralla portuale. È stato trasportato in codice rosso al pronto soccorso dell' ospedale San Martino di Genova. Sulla dinamica dell' incidente è stata aperta un' inchiesta della capitaneria di Porto.

L'EVENTO

Porti del mondo Genova capitale dell'associazione

ERA nata, un po' romanticamente, sull'onda di storie legami tra città portuali che condividessero i valori culturali come strumento di conoscenza e amicizia reciproca. Non casualmente, a lanciare la rete di "Si Tous les Ports du Monde" (Se tutti i porti del mondo) nel 2000, è stata Saint Malo, città normanna affacciata sul mare la cui vita è stata segnata dagli scambi commerciali fin dal XVI secolo, attraverso un animatore culturale come Loïc Frémont, tra le tante vite anche quelle di regista e direttore del teatro di Saint Malo (oltre che vicepresidente esecutivo della rete). Tra le cinque città fondatrici, nel 1997, insieme a Cadice, Glasgow e Dublino, c'era anche Genova, e ora che le città sono 25 e i paesi partecipanti sono 19, Genova prende la testa della rete di Si Tous les Ports du Monde con la nomina, appena ratificata all'unanimità durante l'assemblea generale tenutasi la scorsa settimana nella città canadese di Gaspé in Québec, di Carla Sibilla, assessora alla cultura e al turismo del Comune, a presidente per il 2016-2017. E a Genova, nel settembre del prossimo anno ("ancora non abbiamo deciso le date, ma saranno tre giorni all'inizio del mese", precisa Sibilla) si terrà l'assemblea generale della rete, con partecipanti, appunto, da tutto il mondo: e durante quei giorni, al di là di numerosi incontri sia culturali, che sportivi ma anche di interesse economico, Genova cederà al Giappone — la città portuale di Tokonome — la presidenza per l'anno successivo. Ma nel frattempo ci sarà stata l'occasione di approfondire contatti importanti per tutte le città portuali partecipanti. «L'associazione "Si tous les ports du monde" è molto cresciuta ed è anche cambiata — dice Carla Sibilla — la cultura, che è stata il riferimento dei primi anni, per la quale ad esempio il violino di Paganini era stato portato per un concerto a Glasgow, si è poi allargata ad iniziative comuni di confronto e sviluppo, anche economico: dico ad esempio le realizzazioni di nuovi waterfront, sia in città portuali di mare che di fiume, come a Gaspé che si trova sul san Lorenzo. La cultura diventa quindi facilitatrice di sviluppo turistico, ma anche i settori economici più correlati».

A Gaspé, dice Carla Sibilla, i paesi africani (Abidjan, capitale della Costa d'Avorio, sarà presidente della rete nel 2019) sono stati particolarmente interessati ai progetti di potenziamento energetico grazie alle fattorie eoliche, ad esempio; mentre ai giapponesi interessa capire cosa



sia l'esperienza di Genova nella nautica, anche relativamente alla nostra storia del Salone Nautico.

«Tokonome è una città in cui opera la Toyota, che ha costruito anche una marina di grande rilevanza — riprende Sibilla — sappiamo che la delegazione che verrà sarà interessata a quanto si fa a Genova. Mentre sotto il profilo sportivo sarà coinvolto lo Yacht Club, per una regola che dovremo definire, nei giorni di Gaspé c'è stato l'arrivo della transatlantica da Saint Malo al Québec». Il lavoro organizzativo partirà a ottobre. Sotto il sogno del mare, e del porto.

REPORTAGE DI ANTONIO

Royal Caribbean investirà a La Spezia

LA SPEZIA – Dopo il recente annuncio di Msc Crociere che ritornerà ad imbarcare alla Spezia nel 2017, una buona notizia per il porto spezzino arriva anche da Miami: Royal Caribbean ha confermato ufficialmente l'intenzione di investire alla Spezia per la realizzazione del nuovo terminal crociere e del waterfront. Lo ha annunciato il presidente Lorenzo Forcieri a seguito di due lettere ricevute dal Commercial Development Department del gruppo americano con sede a Miami, intervenendo al convegno al CAMEC "Per una riforma di governance del Turismo". La notizia ben si è inserita nel contesto dell'incontro in cui Forcieri ha sottolineato come il fenomeno crocieristico, oltre a rappresentare un'importante risorsa economica, abbia fortemente contribuito al cambio di mentalità cui assistiamo oggi. A proposito del Distretto Turistico Forcieri ha dichiarato: "Il coordinamento deve servire a rendere più produttivi gli sforzi che facciamo, potenziando le nostre attrattive". Ed inoltre: "Il turismo può essere un importante asset economico ed occupazionale per la città e l'intero territorio, ma ha bisogno di scelte e politiche precise e di strutture adeguate che consentano di poter svolgere attività turistica per tutto l'arco dell'anno".

La Spezia: raggiunto accordo autotrasportatori, terminalisti e AP su agitazione Varco Stagnoni

(FERPRESS) – La Spezia, 22 LUG – Positivo l'esito dell'incontro di stamane convocato dal presidente dell'AP della Spezia al fine trovare soluzioni e mitigare i disservizi sulla viabilità e il traffico che hanno riguardato, nelle scorse settimane, il Varco Stagnoni. Lo annuncia in una nota l'Autorità Portuale de La Spezia. Alla riunione presenti i rappresentanti dell'autotrasportatori, delle associazioni datatoriali e delle organizzazioni sindacali, capitaneria di Porto, Dogana, Polizia di Frontiera, terminal LSCT.

“Sono molto soddisfatto – ha dichiarato Lorenzo Forcieri, Presidente dell'Autorità Portuale di La Spezia – 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 di oggi, 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 realizzerà 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.

Presenti:

Lorenzo Forcieri	Autorità Portuale della Spezia (“AP”)
Franco Pomo	Autorità Portuale della Spezia (“AP”)
Maurizio Pozella	Autorità Portuale della Spezia (“AP”)
Federica Montaresi	Autorità Portuale della Spezia (“AP”)
CV Francesco Tomas	Capitaneria di Porto
CF (CP) Massimiliano Mezzani	Capitaneria di Porto
Giulio Colotto	Capitaneria di Porto
Andrea Poli	Digos
Bruno Bassi	Polizia di Frontiera
Roberto Fioribello	Agenzia delle Dogane
Pasquale Tinto	Guardia di Finanzia
Michele Giromini	La Spezia Container Terminal (“LSCT”)
Danilo Morlando:	La Spezia Container Terminal (“LSCT”)
Giuliana Vatteroni:	CNA
Pier Luca Mainoldi:	CNA
Stefano Crovara:	CNA FITA
Nicola Carozza:	Confartigianato
Piero Adorni:	Trasporto Unito
Marco Moretti:	FILT CISL
Marco Furletti:	UILTRASPORTI
Fabio Quaretti:	FILT CGIL

PORTO DI ANCONA



Area Isa, a Palumbo 30 anni di concessione

Il Comitato portuale di Ancona ha approvato la richiesta di concessione decennale trentennale avanzata dalla Palumbo Group spa per l'area attualmente in concessione all'Isa Group srl. Si tratta di un'area di 16.395 metri quadrati, dotata di banchine portuali e scali di attracco e varo. La Palumbo Group acquisterà la Isazyacht. «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 qualificante, indotto e reddito al territorio. È 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 caratteristica 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» ha spiegato il presidente [REDACTED] Rodolfo Giampieri.

e Comune non si parlano Così svaniscono molte opportunità»

Festa dell'Unità, la stoccata di Provinciali al dibattito sul porto

IL PORTO come sarà o forse come vorremmo che fosse: grazie anche alla riforma della legge 84/94 che per quanto stia parafrasando il coro dell'Aida ("Partiamo, partiam...") ma non si parte mai) alla fine dovrà pur arrivare a bomba. Il porto del prossimo futuro è stato il tema del dibattito dell'altra sera alla festa dell'Unità, organizzato dalle segreterie con Sergio Muzi responsabile del settore, ma molto laicamente aperto a tutte le principali componenti dell'impresa e del lavoro. Tanto laicamente da averne affidato il ruolo di moderatore al sottoscritto, cronista de *La Nazione*. Come spesso accade, i dibattiti pubblici possono lasciare il tempo che trovano o portare - più raramente - qualcosa di nuovo. Va dato atto che l'altra sera sia il senatore Pd Marco Filippi, sia gli altri del panel, hanno reso il dibattito interessante e aperto a qualche riflessione nuova. Filippi per esempio, parlando più in generale della riforma che verrà, si è detto da una parte convinto che renderà gli assetti portuali meno faraginosi e più moderni, ma ha anche confermato dall'altra che siamo appena all'inizio di quello che dovrà

- LIVORNO -

necessariamente essere un percorso lungo. Che comincia con il tema della «governance» - ovvero, tanto per dirla il livornese, con la rifica delle cariche presidenziali - e dovrà definire molto del resto, compresa la composizione e il valore operativo reale dei vari «tavoli» compreso quello del partenariato da trasformare in commissioni vere e proprie se vorranno avere un peso non solo di facciata. **SUI TEMI** livornesi, Massimo Provinciali è stato diretto: ha vantato i tempi di approvazione del piano regolatore del porto, ha bacchettato il «non rapporto» tra  e Comune rimpiangendo le opportunità che così si perdono, ha ricordato il valore delle due principali gare che stanno arrivando (finalmente) alle offerte, cioè quella della Darsena Europa (primo step per la Piattaforma) e per la Stazione marittima Traghetto & Crociera. Provinciali da tempo parla e agisce da presidente-ombra e non si è smentito: più sottovoce, ma con argomenti altrettanto concreti e mirati, Luciano Guerrieri a sua volta ha ricordato il tanto fatto da Piombino rilanciando il «sistema» di cui per qualche voce romana potrebbe essere il prossimo presidente.

HANNO partecipato al dibattito-

per ordine d'intervento - il sindacalista della filit - Cgil Simone Angella, il segretario provinciale dei Pd Lorenzo Bacci, il senatore Pd Marco Filippi relatore della riforma portuale alla X commissione, il commissario governativo  di Piombino Luciano Guerrieri, il presidente nazionale di Fedespediti Roberto Alberti, il segretario generale  livornese Massimo Provinciali, l'ad di Culp Enzo Raugeri e il presidente di Confindustria Alberto Ricci; assenti - più o meno giustificati - il presidente di Confetra Nereo Marcucci e il commissario  livornese  tra il pubblico, non folto in verità, esperti come Angelo Roma e Maurizio Zingoni, Gloria Dari di Spedimar e qualche portuale ruspante, i cui commenti sottovoce non sono poi sempre stati in sintonia con i vertici. Sugli altri interventi - Alberti, Raugeri, Ricci - torneremo perché meritano approfondimenti che lo spazio oggi non ci concede. Un leit motiv: i tempi della politica e della burocrazia - Alberti e Ricci in particolare ci sono andati giù duro - sono incompatibili con quelli dell'economia e anche la riforma in arrivo non sembra risolutiva.

A.F.

Emirati in visita e il futuro del porto parla anche arabo

Delegazione di Fujairah in città per gettare le basi di un rapporto commerciale con le nostre banchine

di Matteo Scardigli

di LIVORNO

Il futuro del porto parlerà arabo? Ieri in visita a Livorno è arrivata una delegazione di Fujairah per apprendere il nostro know-how e gettare le basi di un rapporto commerciale e logistico tra lo scalo labronico e il principale sbocco portuale degli Emirati Arabi Uniti sul golfo di Oman. La vice-sindaco Stella Sorgente e l'assessora allo sviluppo economico, all'innovazione ed alla ricerca Francesca Martini ricevono in mattinata il presidente della free-zone, Sharief Alawahdi, e il suo seguito nella sala degli specchi di villa Minbelli, prima tappa di una giornata proficua e ricca di impegni che culminerà nell'incontro pomeridiano con le piccole imprese della città.

Gli scali di Livorno e Fujairah appaiono subito molto simili, entrambi prossimi ad

una forte riqualificazione incentivata da politiche a livello nazionale (Livorno con la Darsena Europa e Fujairah con un grande terminal accanto alla free-zone). «Livorno e Fujairah sono realtà molto vicine per gli investimenti nelle infrastrutture logistiche ma anche immateriali», commenta Martini. E quando il commissario

scende nel tecnico è proprio Alawahdi ad evidenziare i punti in comune e le prospettive di sviluppo sinergi-

co. «Fujairah è il più piccolo dei sette Emirati - racconta il presidente - ma ha grandi obiettivi. La nostra posizione strategica ci offre uno sbocco privilegiato sull'Oceano Indiano, e il nostro Governo ha intenzione di fare del nostro Porto il punto di riferimento per i traffici commerciali sull'asse Oriente-Occidente che passano dal canale di Suez».

Tra gli obiettivi, intercettare il flusso sulla rotta asiatica da Manila (Filippine) ma anche usare il nuovo porto e la free-zone per attirare investimenti. Fujairah, a differenza di Livorno, parte dunque sulla base di condizioni ottimali: nessun concorrente nelle immediate vicinanze, conformazione dei fondali più attrattiva per le grandi navi, e soprattutto grande libertà di crescita sia in senso geografico che politico. Al termine del ricevimento il consueto scambio di doni, che oltre al Comune (che ha conferito ad Alawahdi la Livornina) ha visto protagoniste anche l'Accademia Navale, seguito da un giro in battello in Porto che ha entusiasmato la rappresentanza araba. E proprio l'Accademia, con la quale Alawahdi aveva già avuto rapporti per operazioni militari di bonifica nelle acque del Golfo, è stata la meta del pomeriggio, prima del faccia-a-faccia con gli im-

prenditori del territorio presso l'auditorium del Polo Tecnologico di villa Letizia.

Fra i due scali si va dunque realizzando una vera e propria "autostrada del mare", propiziata anche dall'avvocato Michele Sanfilippo, membro del Club Giuristi dell'Ambiente: «Abbiamo coinvolto Livorno perché è una delle realtà più dinamiche e sensibile sul tema. Livorno si candida ufficialmente a diventare un grande hub del Mediterraneo, presto ne faremo sede di un convegno sui porti commerciali». Soddisfatto anche il sindaco Filippo Nogarini, che dalle ferie rende noto tramite un comunicato che «lo sviluppo risiede nella sinergia indispensabile tra il fronte del Porto e le numerose imprese livornesi che stanno portando avanti importanti progetti in termini di sostenibilità ambientale. Ed è proprio a questo tipo di know-how - conclude il primo cittadino - che i nostri ospiti sono interessati».

La Gazzetta Marittima

L'Interporto Vespucci collegato via ferro con il Quadrante Europa

Tre treni alla settimana con carri anche per containers da 40 piedi

LIVORNO – Un nuovo servizio ferroviario in grado di collegare l'Interporto Vespucci a quello di Verona. È stato attivato il 7 luglio scorso, il prodotto intermodale che, riducendo i costi dell'ultimo miglio stradale, ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e destinazione il bacino della provincia di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia. Non solo, attraverso la fitta rete di relazioni ferroviarie che partono da Verona, il porto di Livorno potrà puntare a raggiungere i mercati dell'Europa centro-settentrionale.

"Il nuovo servizio è un segnale positivo che viene dal mercato – ha detto l'ad dell'Interporto Vespucci, Bino Fulceri – e conferma sia il ruolo centrale del porto di Livorno e dell'Interporto Vespucci per le aziende del Veneto, dell'Emilia Romagna e della Lombardia, sia gli sforzi che stiamo facendo assieme alla Regione e all'Autorità Portuale per fare del Vespucci un hub che sia di livello internazionale per condizioni operative e offerta di asset infrastrutturali".

Il treno intermodale collegherà l'Interporto Quadrante Europa all'Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A. a Guasticce (LI), con partenze da Verona programmate per martedì, giovedì e sabato pomeriggio; nella prima mattina del giorno successivo i carichi saranno a disposizione a Livorno. La trazione ferroviaria è stata affidata a DB Cargo Italia S.r.l., società del Gruppo DB Cargo, terminale italiano della rete di trasporto merci per ferrovia più imponente d'Europa, e inserita nel network internazionale. Con una capacità di 1300 tonnellate e una lunghezza di 520mt, il treno è composto da carri privati in composizione bloccata, che offrono la possibilità di trasportare fino a 36 container, inclusi quelli di 40 piedi. Il servizio è gestito da Hangartner Terminal S.r.l., società controllata dal Gruppo DB Schenker, situata all'interno del Quadrante Europa.

"Il 2015 e il 2016 – ha detto il commissario della Port Authority labronica, Giuliano Gallanti – sono stati due anni ricchi di cambiamenti per il Vespucci; i corridoi doganali veloci dal porto, il sistema di pesatura certificata dei container, e ora i nuovi collegamenti con l'importante Interporto di Verona, coronano un buon periodo di sviluppo: abbiamo tutte le carte in regola per proporre la portualità tirrenica come via economicamente competitiva per i traffici diretti o provenienti dal centro Europa. Andiamo avanti così".

Livorno: Si è concluso il dibattito pubblico sul porto



Livorno 22 luglio 2016 – Si è concluso ieri mattina, con la conferenza stampa di presentazione dei risultati, il percorso che in poco più di tre mesi, dal 12 aprile al 21 luglio, ha portato centinaia di persone a riunirsi in Fortezza Vecchia e a dibattere sui progetti di riqualificazione del waterfront cittadino e su quelli di realizzazione della Piattaforma Europa, la maxi darsena per container con la quale lo scalo labronico spera di rilanciare la propria immagine a livello internazionale.

[0721 conferenza stampa](#)

Due, quindi, i macro-temi trattati e tanti i partecipanti. In 90 giorni sono state coinvolte un migliaio di persone: in 355 hanno partecipato ai laboratori tematici messi in piedi dalla responsabile del dibattito pubblico, Sophie Guillain, e dal suo staff; un centinaio di cittadini ha preso parte a più di tre incontri organizzati nella sala Canaviglia del Complesso Mediceo, e in 211 hanno aderito alle visite guidate in porto. Insomma, la partecipazione c'è stata, ed anche su Internet il dibattito è stato sempre vivo e presente, tanto che la pagina dedicata di Facebook ha raccolto un totale di 327 "like", acquisendo più di 2500 amici.

Ma numeri a parte, il dibattito pubblico è stato utile? Sì, se si vanno ad analizzare i dati statistici messi a disposizione durante la Conferenza Stampa dai promotori dell'iniziativa: sulla base di un sondaggio di gradimento confezionato dalla responsabile del debat public, l'87% di coloro che hanno partecipato agli incontri ha dichiarato di aver compreso meglio le cose e di essere riuscito a chiarirsi le idee sui due macro ambiti trattati. Addirittura, c'è chi, al termine del percorso partecipativo, ha affermato di aver cambiato in positivo le proprie opinioni: il 35% del totale con riferimento alla Piattaforma Europa, il 44,1% con riferimento al progetto di realizzazione di una nuova Stazione Marittima. E non sono mancate le sorprese, soprattutto quando nel sondaggio si è passati a sondare gli umori di coloro che il dibattito pubblico hanno contribuito a organizzarlo, in primis il Comune di Livorno: il 25% dei dipendenti o funzionari comunali che ha partecipato agli incontri ha affermato di aver cambiato in positivo il proprio giudizio sulla Piattaforma Europa.

Insomma, i dati hanno fornito spunti interessanti di riflessione, segno che il dialogo costruttivo e il coinvolgimento della cittadinanza rimangono gli assi portanti attorno a cui costruire il presente e il futuro della città. La Guillain, che ha suggerito all'Authority di promuovere un monitoraggio continuo degli esiti del Dibattito, degli impatti ambientali e delle ricadute sociali ed economiche dei due progetti attraverso l'istituzione di un osservatorio permanente, ha messo l'accento sull'importanza di una discussione condivisa attorno ai progetti di sviluppo infrastrutturale di una realtà portuale: "I porti e le infrastrutture terrestri – ha detto Guillain – generano rilevanti impatti ambientali, questo è sicuro. Per questo motivo occorre innanzitutto stabilire un dialogo con la popolazione. Occorre che questo dialogo sia costante ed efficace e crediamo che il dibattito pubblico possa essere un buon punto di partenza per promuovere tra i cittadini la consapevolezza dell'importanza di avere un porto competitivo".

I responsabili del dibattito pubblico hanno consegnato nelle mani del commissario dell'APL un documento di 70 pagine contenente suggerimenti e osservazioni. La relazione finale, disponibile nella sezione Download del sito www.dibattitoinporto.it, sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana nel mese di agosto. Entro novembre, l'Autorità Portuale avrà il compito di rispondere a tali considerazioni, esprimendo le sue posizioni ufficiali.

Camera di commercio unica, è cosa fatta

Livorno con Grosseto, firmato il decreto: il primo settembre il neonato consiglio eleggerà il suo nuovo presidente

DI LIVORNO

È giunto a conclusione il percorso che, a poco meno di un anno dal decreto con cui il Ministero dello sviluppo economico istituì la Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, ha portato due Camere di Commercio toscane - Livorno e Grosseto - ad unificarsi, nel segno della semplificazione e anticipando la riforma delle Camere di commercio.

Il presidente della giunta regionale Enrico Rossi ha firmato, il 14 luglio, il decreto di costituzione del nuovo Consiglio camerale, dichiarando anche la cessazione dei due attuali organi di Livorno e di Grosseto a far data dal giorno dell'insediamento, stabilito per giovedì 1° settembre.

«Si tratta del primo accorpamento in Toscana e di uno dei primi a livello nazionale, una vera e propria sfida a fare e a fare bene - commenta Pierluigi Giuntoli, attuale segretario generale della Cciaa di Livorno - Il nome scelto evoca due grandi risorse del nostro territorio: la Maremma, che inizia già a sud della provincia livornese ed è sinonimo di bellezze naturali, turismo, produzioni agroalimentari e vitivinicole di grande qualità, e il Tirreno, il mare che costeggia un'ampia area della nuova Cciaa».

È stata l'annunciata riforma del sistema camerale, di cui ora si attende il decreto attuativo, ad aver spinto i vertici delle due Cciaa a decidere un'autoriforma che da un lato snellisse l'apparato burocratico e dall'altro

potenziasse il territorio, che rappresenta ora una porzione molto ampia della Toscana, con 48 Comuni, 563.551 abitanti, 5.716,83 kmq, più di 76mila imprese e oltre il 35 % delle presenze turistiche regionali. Il nuovo Consiglio - che si insedia a Livorno giovedì 1° settembre - sarà composto di 28 componenti anziché 56 dei due vecchi organismi: si tratta dei rappresentanti delle forze economiche espresse di tutto il territorio, scelte dalle organizzazioni imprenditoriali che si sono candidate a partecipare al procedimento di costituzione e che hanno dimostrato la consistenza della loro rappresentatività. Da segnalare che dei 28 membri complessivi, tre rappresentano altrettante componenti significative del territorio: i consumatori, le orga-

nizzazioni sindacali in rappresentanza dei lavoratori, il mondo dei liberi professionisti. Nel ventaglio dei nomi prescelti, le organizzazioni imprenditoriali hanno naturalmente tenuto conto della legge che prevede la parità di genere. I 28 componenti rappresentano l'economia della nuova circoscrizione territoriale di competenza, costituita dalle province di Livorno e Grosseto. Il consiglio sarà chiamato ad esprimere un programma che rilanci il territorio. Il primo compito del neonato consiglio, giovedì 1° settembre, sarà quello di eleggere il suo presidente. Una volta eletto, il consiglio, in una successiva riunione, provvederà ad eleggere la giunta, organo esecutivo dell'ente, che sarà composta da un numero di membri non inferiore a quattro e non superiore a otto.



La sala della Camera di Commercio di Livorno durante un convegno

Fusione Confindustria la maxi associazione per essere più forti

Livorno, Arezzo, Firenze, Grosseto, Massa Carrara e Siena siglato il protocollo d'intesa per il nuovo organismo

► LIVORNO

L'unione fa la forza. Con questo spirito anche l'associazione industriale di Livorno guarda al futuro.

E' stato, infatti, siglato il protocollo d'intesa per la costituzione dell'associazione industriali di Arezzo, Firenze, Grosseto, Livorno, Massa Carrara e Siena. Un nuovo organismo maxi è sulla rampa di lancio.

Con la firma di ieri mattina a Firenze, Massimo Messeri, presidente di Confindustria Firenze, Andrea Fabianelli, presidente di Confindustria Tosca-

na Sud e Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno - Massa Carrara hanno avviato il percorso di fusione delle tre associazioni territoriali.

«Abbiamo sentito la necessità di affrontare insieme le sfide aperte dal processo di globalizzazione per realizzare economie di scala, mantenendo l'identità ed il radicamento nel territorio», questo lo spirito che ha animato questa nuova assetto in procinto di diventare realtà.

«Pur ritenendo», si legge nell'accordo sottoscritto dai tre presidenti ieri mattina,

«che la dimensione organizzativa ottimale per il sistema della rappresentanza imprenditoriale dovrebbe coinvolgere un perimetro regionale, considero il presente progetto l'ulteriore tappa di un processo di evoluzione in tale direzione».

Cosa succederà adesso? Quali saranno i risvolti operativi della maxi associazione?

Spetterà adesso alle assemblee delle tre Confindustrie «deliberare in merito alla proposta di costituzione di una associazione unica. L'obiettivo è quello di convocare, entro l'anno 2017, le assemblee straordi-

narie cui sottoporre il Progetto di fusione».

Saranno, quindi, le assemblee straordinarie delle tre realtà a valutare il progetto di fusione. Un'iniziativa nata per affrontare insieme le sfide aperte dal processo di globalizzazione.

«La firma del protocollo dà il via alla più grande associazione industriale di tutta la regione della Toscana e una delle prime d'Italia che (con la fusione delle tre Confindustrie) conterà più di 3500 imprese iscritte per oltre 120mila dipendenti», dicono i promotori della fusione.

eco.walter.palmieri



La firma del protocollo d'intesa fatta a Firenze

La Gazzetta Marittima

“Mediterraneo”, via al rigalleggiamento



LIVORNO - Cominciano finalmente le operazioni di recupero del bacino di carenaggio galleggiante “Mediterraneo”, affondato l’agosto scorso per il cedimento della navetta che vi era sopra. Un vertice in Capitaneria di porto, coordinato dal comandante capitano di vascello (Cp) Vincenzo Di Marco ha messo a punto il progetto di recupero con i tecnici del cantiere Benetti e quelli dell’Autorità portuale, dei vigili del fuoco e del Rina. Il piano tecnico è stato predisposto dalla Benetti e verificato dal Rina. Si procederà chiudendo le falle – provocate dallo sbandamento della navetta Urania – con la saldatura di piastre di ferro, e l’installazione di pompe idrovore per svuotare le casse d’aria. L’operazione richiederà alcuni giorni e sarà attentamente monitorata anche dal punto di vista della sicurezza del personale. Una volta riportato in galleggiamento il Mediterraneo, si procederà a liberarlo dal relitto dell’Urania. Erano state esaminate varie ipotesi operative, compresa quella di utilizzare la maxi-gru del pontone Italia del gruppo Neri per togliere il relitto con una sola virata. Ma sembra che la linea approvata sia quella di tagliare a pezzi il relitto e rimuoverlo pezzo per pezzo, trasferendone i vari settori nei piazzali a terra. L’operazione dovrebbe impegnare i tecnici almeno fino alla fine di settembre, quando il bacino, liberato dal relitto, sarà a quel punto rimesso in condizione di operare. Per farlo dovranno essere sostituite totalmente le vecchie pompe di esaurimento, che dal prolungato allagamento hanno subito danni irreparabili, e dovranno essere rimessi a nuovo anche tutti i circuiti elettrici e idraulici. Il Mediterraneo del resto è indispensabile per il varo dei mega-yachts che la Benetti sta costruendo e il primo dei quali dovrebbe andare in acqua entro l’anno. La rimessa in funzione del bacino galleggiante dovrà anche far ripartire la gara per la gestione del sistema dei bacini, gara che è stata congelata l’anno scorso proprio dall’incidente.

Il Tirreno

SINDACATI NAZIONALI «LA SICUREZZA AL PRIMO POSTO»

«Bisogna fare molto di più sia sul piano della prevenzione e sia sul piano della cultura della sicurezza dei luoghi di lavoro, per garantire l'incolumità dei lavoratori». Parola delle segreterie...

«Bisogna fare molto di più sia sul piano della prevenzione e sia sul piano della cultura della sicurezza dei luoghi di lavoro, per garantire l'incolumità dei lavoratori». Parola delle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a seguito dell'incidente mortale sul lavoro avvenuto nel porto di Livorno esprimendo. «La dinamica evidenzia ancora una volta la rischiosità del lavoro portuale», proseguono aggiungendo che «questa ennesima tragedia, proprio a Livorno, sensibile alla sicurezza sul lavoro, conferma come la sicurezza debba essere messa al primo posto nell'agenda politica del governo».

Camionisti e portuali, assemblea in Cgil

Il salone Cgil era strapieno di camionisti e lavoratori del porto: molti conoscevano Mauro Filippi, l'uomo morto sul lavoro sulle banchine e l'hanno ricordato con commozione. È stato deciso di far partire una campagna di aiuto concreto alla famiglia della vittima. Ma si è detto soprattutto basta all'idea che queste morti siano pura casualità: «Non accettiamo che sia derubricato tutto a disattenzione». È stato creato un team di lavoratori dell'autotrasporto e del porto per riuscire a elaborare proposte che contribuiscano a migliorare i livelli di sicurezza sulle banchine.

«E' un bollettino di guerra Più controllo da parte dei datori»

L'assessore regionale Cristina Grieco e la rabbia di Cgil, Cisl e Uil

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

L'ASSESSORE al lavoro della Regione Cristina Grieco guarda con preoccupazione gli ultimi due casi di morte sul lavoro: l'autotrasportatore colpito da un carrello elevatore in porto a Livorno giovedì e l'ultimo ieri mattina al porto di Piombino dove un elettricista ha perso la vita folgorato mentre riparava un ascensore a bordo di un traghetto. «È inaccettabile morire sui luoghi di lavoro. Queste morti però, deve essere chiaro, in certi casi sono legate al mancato rispetto delle regole di sicurezza imputabili ai datori di lavoro. Ma anche ai lavoratori stessi. Morire travolti da un muletto in porto, o folgorato mentre si ripara un ascensore può essere avvenuto per distrazione, o fretta, o perché è mancato il corretto rispetto delle regole di sicurezza. Ci sono inchieste che lo appureranno. Tuttavia sono i lavoratori i primi a dover garantire la propria incolumità». Per cui cosa si deve fare? «Controlli più stringenti dei datori di lavoro e formazione continua del personale sulla sicurezza e la cultura della sicurezza».

L'ASSESSORE sottolinea che

che «alla sicurezza dei lavoratori non devono essere anteposti il profitto delle imprese e nemmeno il bisogno dei lavoratori di portare a tutti i costi il salario a casa». Il suo pensiero va così anche alle recenti morti in una cava a Carrara. «In quel frangente sono state il frutto del mancato rispetto delle procedure di sicurezza. Ora sugli episodi di Livorno e Piombino, lo ribadisco, vanno ancora messe a fuoco le dinamiche perché sono in corso le indagini. Questo bollettino di guerra però non c'è lo possiamo più permettere. Per cui insisto: la sicurezza sui luoghi di lavoro non è derogabile». Conclude ricordando che «in Toscana avevamo registrato con soddisfazione un significativo calo dei casi di morte sul lavoro, ma in questi ultimi giorni è stato drammaticamente ridimensionato il margine positivo».

GIOVANNI PARDINI segretario generale Cisl osserva che dopo un periodo critico Toscana «nel quale registrammo numerosi casi di incidenti e morti, tutti uniti ci rimboccammo le maniche e il trend fu invertito. Ora assistiamo ad un abbassamento della guardia. Non vorremmo che tutto questo adesso fosse una conseguenza della crisi per cui la necessità di la-

vorare e avere lavoro hanno preso il sopravvento». Aggiunge poi che «spetta alla magistratura analizzare ora come sono andate le cose. E bisogna fermarsi a riflettere per evitare che siano fatti passi indietro sulla sicurezza nei luoghi di lavoro». Per Maurizio Strazzullo segretario generale della Cgil «gli ultimi due sono casi diversi con procedure di sicurezza diverse. Tuttavia ci domandiamo come sono potute accadere queste morti? Superficialità e fretta potrebbero esserne state le cause? Va verificato se sono state rispettate le procedure e se è stata fatta un'adeguata formazione». Ma su una cosa Strazzullo non ha dubbi «non si può uscire di casa la mattina per non tornare più perché si muore sul posto di lavoro. È inaccettabile. Puntiamo così a convocare un'assemblea unitaria con tutti i responsabili sicurezza sui luoghi di lavoro per fare il punto della situazione e per capire cosa sta accadendo». Angelo Colombo commissario della Uil provinciale davanti a queste morti taglia corto e fa una riflessione: «La deregolamentazione dei rapporti di lavoro e i ritmi di lavoro possono essere una delle cause che producono queste morti».

Nella foto di Novi la Polizia sul luogo del tragico incidente in porto

LA REAZIONE IL GOVERNATORE DELLA TOSCANA ENRICO ROSSI

«Il cordoglio non basta, serve di più Sicurezza e formazione le priorità»

MORTE sul lavoro, Rossi: «Formazione, sicurezza, protezione, non soltanto cordoglio». «Di fronte ad incidenti mortali come quelli avvenuti in un magazzino di Prato e questa mattina (ieri) sul traghetto all'ancora nel porto di Piombino, non possiamo limitarci ad esprimere il nostro cordoglio alle famiglie. In attesa che le indagini accertino cosa è davvero accaduto e quali ne siano state le cause, non posso che ribadire che dobbiamo insistere sul corretto uso dei sistemi di protezione individuale, sul rispetto delle norme di sicurezza e sulla formazione di tutti i lavoratori, perché morire di lavoro continua ad essere una delle cose inaccettabili del nostro sistema economico e sociale». E' questo il messaggio che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha voluto rilanciare dopo aver appreso della morte avvenuta ieri sera in un magazzino di Prato di un cittadino cinese che stava cercando di sistemare un generatore

e ieri mattina nel porto di Piombino di un elettricista, avvenuta mentre era intento a riparare un ascensore all'interno di un traghetto alla fonda. Nel marzo scorso la Regione ha approvato un proprio Piano strategico 2016-2020 per la sicurezza sul lavoro, finanziandolo con quasi 8 milioni di euro.

«E' IL NOSTRO MODO - conclude Rossi - per riaffermare la centralità del lavoro e la necessità di garantire a tutti un'occupazione sicura. Un impegno di lunga durata che passa attraverso un'azione attenta e capillare basata su informazione, assistenza, vigilanza, controllo, formazione, comunicazione e che deve vedere la collaborazione di tutte le forze in campo, dagli imprenditori, agli stessi lavoratori, alle organizzazioni sindacali, a chi è incaricato di fare verifiche e controlli legati alla sicurezza. Dobbiamo impegnarci contro lo sfruttamento del lavoro e l'illegalità».



IL MESSAGGIO Il governatore della Toscana Enrico Rossi esprime cordoglio nei confronti delle famiglie delle vittime sul lavoro

L'ADDIO A FILIPPI

Lutto cittadino per i funerali

MAURO Filippi era un camionista esperto, lavorava in questo settore da tanti anni. Aveva 60 anni e giovedì pomeriggio ha perso la vita schiacciato da un carrello durante le operazioni di carico del suo camion alla calata Pisa nel porto di Livorno. La Procura ha aperto un fascicolo mentre il Comune ha stabilito il lutto cittadino per il giorno dei funerali. Il lutto cittadino si esprimerà con l'esposizione a mezz'asta della bandiera cittadina per l'intera giornata, con la proposta alle organizzazioni rappresentative degli esercizi commerciali di un minuto di chiusura in concomitanza con l'inizio della cerimonia funebre e la sospensione di tutte le attività pubbliche ludico-ricreative organizzate dall'amministrazione. Inoltre è stata stabilita la partecipazione del Gonfalone della città listato a lutto alla cerimonia funebre. Una tragedia in porto, uno dei luoghi di lavoro più pericolosi.

Di lavoro si muore, eccome

■ ■ ■ L'altro giorno a Livorno un uomo è morto schiacciato in porto da un carrello mentre stava lavorando. L'altra sera a Prato un cinese è precipitato nel capannone, sempre mentre stava lavorando. In televisione ho sentito dell'elettricista che ha perso la vita nell'ascensore del traghetto, sempre mentre stava lavorando. Tanù morti in due giorni. Troppi. Anche uno solo sarebbe comunque troppo. Credo che talvolta si muoia sul lavoro anche per imprudenza, certo, da parte di noi stessi lavoratori. Ma è sorprendente come oggi, nel 2016, non si sia ancora creata una vera e forte coscienza del rispetto della vita mentre si lavora. Molto è stato fatto, a cominciare per esempio dalla legge 626, ma personalmente credo che sui luoghi di lavoro si dovrebbero istruire di più i dipendenti con corsi costanti e fatti bene.

Giorgio Grandi, Massa

L'INDAGINE DELLA PROCURA

Esame sulla salma, poi la consulenza sul carrello killer

• LIVORNO

Si svolgerà domani l'esame sulla salma di Mauro Filippi, l'autista di 60 anni schiacciato da un carrello giovedì pomeriggio mentre si trovava con il suo camion nel piazzale del Terminal Scuto-Neri per effettuare un carico di cellulosa. Al termine degli esami richiesti dal pubblico ministero Antonio Di Bugno, il corpo del sessantenne sarà restituito alla famiglia per i funerali, giorno in cui il Comune di Livorno ha già annunciato il lutto cittadino.

Non è stato ancora affidato, invece, l'incarico per effettuare la consulenza sul muletto che ha investito e ucciso l'autista. «Non c'è fretta - spiegano dalla Procura - il mezzo è già stato sequestrato. Adesso la priorità è restituire la salma ai propri cari».

L'ipotesi di reato dopo l'ennesimo incidente sul lavoro in porto, è quella di omicidio colposo in concorso. Quattro le persone già iscritte sul registro degli indagati.

Oltre al conducente del carrello che ha investito il sessantenne a marcia indietro mentre caricava sul camion della



La vittima Mauro Filippi

Tvl 2000 l'ultimo bancale di cellulosa, nei guai sono finiti anche tre dei suoi superiori, tutti legati alla Scuto-Neri.

Secondo la ricostruzione di polmone e capitaneria di porto, l'incidente è avvenuto intorno alle 15.30 poco dopo che il carrellista aveva sistemato sul camion alcuni bancali. In quel momento Filippi era sul piazzale e molto probabilmente non si è accorto della manovra in retro marcia che stava compiendo il muletto.

L'INCHIESTA

«Maledetta fretta, per una paga da fame si muore in porto»

Un ex autista in pensione racconta la vita tra piazzali e cartiere
«Durante il carico e scarico basta una disattenzione...»

Il Federico Lazzotti
• LIVORNO

Maledetta fretta, fretta, fretta». Lo ripete tre volte Gino, una settantina d'anni, una vita vissuta con il volante tra le mani a bordo del camion a caricare e scaricare merci dividendo le giornate tra piazzali di porti e grosse aziende e le autostrade di mezza Italia.

«Facevo il padroncino, dal 1982 fino al 2006. Lo sa quanto valeva negli ultimi tempi un viaggio alla cartiera di Portofino? Centocinquanta euro lordi. Con quei soldi ci dovevi pagare il gasolio, l'autostrada e anche il panino che mangiavi in autogrill. È ovvio che a quelle cifre sei quasi costretto a fare più viaggi che puoi per arrivare a fine mese a uno stipendio normale. E allora subentra la fretta, la maledetta fretta di guadagnare anche qualche minuto per accorciare i tempi di arrivo del camion. E a quel punto, purtroppo, basta una distrazione, un eccesso di confidenza e succede la tragedia. Aggiungo, non so quale sia la dinamica dell'incidente avvenuto giovedì. E non voglio parlare del caso specifico. Ma il rischio per chi fa il lavoro di autista è quello: sottovalutare le possibili conseguenze».

Eppure ci sono dei protocolli di sicurezza da seguire durante quelle manovre e in più i carrelli hanno un allarme sonoro...

«È vero, nessuno si deve avvicinare al muletto mentre è in movimento. La regola, infatti, è quella di stare a debita distanza. Ad esempio io avevo paura di quel bestioni e allora mi mettevo nella zona degli uffici delle varie aziende, magari aspettavo la fine delle operazioni leggendo il giornale, facendo due chiacchiere con altri colleghi che aspettavano come me, oppure bevendo un caffè. Ma non sempre questo avviene».

E cosa avviene?

«Che l'autista si metta a girare intorno al camion per vedere che il carico sia sistemato bene, magari un bancale non è perfettamente dritto e allora lo fai notare al carrellista».

E poi?

«Poi c'è la cosa più pericolosa da fare».

Qual è?

«Cominciare a chiudere i teloni del camion con le corde prima che l'ultimo carico sia sistemato a bordo».

Questo comportamento

quali rischi comporta, scusi?

«Che l'autista passi da un lato all'altro del piazzale mentre

il carrello è ancora in manovra. E può succedere che il carrello in quel momento sia in movimento».

Ma ci sono gli allarmi montati sui muletti che dovrebbero avvisare del pericolo chi è nelle vicinanze...

«È vero, ma quando ci fai l'abitudine, a volte non li senti neanche più».

Lei ha mal caricato all'interno del terminal Scotto-Neri dove è avvenuto l'incidente?

«Certo. È anche uno dei piazzali più larghi che ci siano. Per dare l'idea dell'ampiezza pensi a via Garibaldi senza macchine ma con un camion parcheggiato su un lato. A volte, per fare un confronto, ho caricato in situazioni di evidente pericolo, con il fango fino alle caviglie».

Quindi se dovesse dare un consiglio ai suoi colleghi autisti

si quale sarebbe?

«Semplice, quello di fare attenzione, di stare attenti e di non avere fretta per guadagnare qualche minuto perché il rischio al quale si va incontro è molto più alto. Io non conoscevo l'autista deceduto ma quando succedono tragedie simili il dolore lo sentiamo tutti. Ecco perché sarebbe opportuno fer-

simili non accadano».

 @ledelazzotti
CORRISPONDENTE DI VITA

IL PORTO

LA TRAGEDIA

IL CAMIONISTA MAURO FILIPPI È MORTO TRAVOLTO DAL CARRELLO DURANTE LE OPERAZIONI DI CARICO IN PORTO. IL DRAMMATICO INCIDENTE È AVVENUTO GIOVEDÌ POMERIGGIO ALLA CALATA PISA

Lutto cittadino per la morte di Filippi Iniziative di solidarietà alla famiglia

Stamani assemblea dei lavoratori nella sede della Cgil

- LIVORNO -

IL COMUNE ha deciso di proclamare il lutto cittadino per la morte di Mauro Filippi, l'autista di 60 anni deceduto nel pomeriggio di giovedì 21 luglio per un incidente avvenuto alla banchina 54 dell'Alto Fondale. Il tragico infortunio che è costato la vita al lavoratore è avvenuto durante le procedure di carico merci. La formalizzazione della decisione del lutto, in occasione delle esequie di Mauro Filippi, avverrà oggi nella riunione di giunta già programmata. Alla famiglia di Filippi la giunta esprime cordoglio e solidarietà. Il lutto si esprimerà con l'esposizione a mezz'asta della bandiera cittadina per l'intera giornata, con la proposta alle organizzazioni rappresentative degli esercizi commerciali di un minuto di chiusura in concomitanza con l'inizio della cerimonia funebre e la sospensione di tutte le attività pubbliche ludico-ricreative organizzate dall'amministrazione. Inoltre è stata stabilita la partecipazione del Gonfalone della città listato a lutto alla cerimonia fune-

bre. «La sicurezza nei luoghi di lavoro - dichiara l'amministrazione - rappresenta un elemento imprescindibile che assurge a valore immune da ogni logica di mercato e di ricerca del profitto. Queste tragedie devono indurre a scelte coraggiose e improcrastinabili sull'applicazione delle norme di sicurezza sul posto di lavoro, sui controlli e sugli investimenti».

QUESTA MATTINA intanto nella sede della Cgil si svolgerà alle 11.30 l'assemblea dei lavoratori del porto e autotrasportatori. Parteciperanno anche alcuni marinai. In quella sede saranno decise anche le iniziative di solidarietà per la sua famiglia. Tra le manifestazioni registriamo anche quella del direttivo della Lega quartieri nord del sindacato Spi-Cgil. Il segretario Roberto Terreni coglie l'occasione anche per sollecitare «un tavolo sulla sicurezza del lavoro in porto e il ripristino di un presidio sanitario interno per il primo soccorso in caso di incidenti».

M.D.

- segue



Focus

La decisione

OGGI è prevista la riunione della giunta comunale che stabilirà le modalità del lutto cittadino. Bandiere a mezz'asta e il gonfalone del Comune ai funerali

Scelte coraggiose

«**QUESTE** tragedia – scrive la giunta comunale – devono indurre a scelte coraggiose e improcrastinabili sull'applicazione delle norme di sicurezza»

La riunione

STAMANI alle 11,30 l'assemblea dei lavoratori del porto e autotrasportatori. Parteciperanno anche alcuni marittimi e saranno decise le iniziative di solidarietà



LA VITTIMA Mauro Filippi camionista

L'ESPERIENZA DE FILICAIA GRUISTA AL TERMINAL CALATA ORLANDO

«Non c'è più il ciclo lavorativo Oggi i ritmi sono estenuanti»

GRUISTA ormai da parecchi anni è responsabile della sicurezza, Rspg, Yari De Filicaia lavora al terminal Tco. Dopo il tragico incidente avvenuto giovedì pomeriggio dove ha perso la vita il camionista Mauro Filippi, ieri è stato un giorno di grande amarezza per chi, come De Filicaia, conosce bene i rischi che si corrono a lavorare in porto. «Ci sono tante norme da rispettare, regole fondamentali sulla sicurezza - dice De Filicaia - poi c'è la segnaletica che vieta la presenza in prossimità delle zone operative, come quella dove è avvenuto l'incidente». Regole chiare e precise, ma ci sono comunque grandi rischi: «Sì, il mestiere è pericoloso a prescindere. Io lavoro su una gru da 350 tonnellate, un mezzo potente di grande stazza, e spesso è complicato calcolare i rischi che ci possono essere.

Quando si verificano incidenti come quello di ieri (giovedì, ndr) che coinvolgono persone di grande esperienza è davvero complicato. Vanno valutate tante cose, compreso l'errore umano». Il porto, un luogo con tante interferenze dove si deve pensare al proprio lavoro ma anche a cosa si muove intorno. «Nonostante la tecnologia aiuti molto - attacca De Filicaia - i ritmi spesso sono estenuanti. Lo stress dovuto agli orari contingenti per sbarcare la nave, gli autisti stessi che hanno i tempi stretti per la consegna delle merci, sono costretti a correre dall'inizio alla fine, devono cercare di anticiparsi sempre. Prima c'erano più persone, oggi ci sono le macchine, la tecnologia ma i ritmi sono talmente frenetici che la pericolosità è comunque molto elevata».

MAIL PROBLEMA non si esaurisce qui. «Ormai nel porto di Livorno l'età lavorativa media è elevata; è uno scandalo che non ci sia il riconoscimento del lavoro usurante. E' una vergogna. A sessant'anni si deve lavorare ma i riflessi e la vista si riducono, è normale». Tra l'altro, continua De Filicaia: «Prima c'era un ciclo interno al porto, ovvero i più giovani facevano i lavori più faticosi, poi assumevano posizioni organizzative e di controllo, meno operative insomma. Oggi non esiste più questo - secondo me - giusto avvicendamento, e salire a 60 anni a 30 metri di altezza non va bene. Qualcuno dovrebbe iniziare a fare certe considerazioni. Stare ad una certa età sul piazzale in agosto con 45 gradi non è uguale a starci a 20 anni».

michela berti

LA STOCCATA

«Non c'è il riconoscimento
di lavoro usurante
è una vergogna»



Focus

I rischi

«Sì, il mestiere è pericoloso a prescindere. Io lavoro su una gru da 350 tonnellate, un mezzo potente di grande stazza, e spesso è complicato calcolare i rischi che ci possono essere»

Errore umano

«QUANDO si verificano incidenti come quello di ieri con persone di grande esperienza vanno valutate tante cose, compreso l'errore umano»



Avvicendamento

«OGGI non esiste più questo l'avvicendamento tra i più anziani e i giovani per tipologia di lavoro e salire a 60 anni a 30 metri di altezza non va bene»



IL PROFILO Yari De Filicaia gruista nel porto di Livorno al Terminal Calata Orlando

TRAGEDIA IN PORTO » INCHIESTA E POLEMICHE

Quattro indagati per la morte dell'autista

Oltre al conducente del carrello nei guai anche i responsabili del piazzale. L'ipotesi è quella di omicidio colposo

di **Federico Lazzoli**
LIVORNO

È durato quasi un'ora il summit in Procura tra il pubblico ministero Antonio Di Bugno e gli esperti della medicina del lavoro dell'Asl 6. Al centro della riunione: pianificare i prossimi passi dell'inchiesta per ricostruire dinamica ed eventuali responsabilità sulla tragica morte di Mauro Filippi, l'autista di 60 anni scomparso giovedì, schiacciato da un carrello elevatore mentre si trovava all'interno del Terminal Scotti-Neri con il proprio camion per effettuare un'operazione di carico.

L'ipotesi di reato dopo l'ennesimo incidente sul lavoro in porto, è quella di omicidio colposo in concorso. Quattro le persone già iscritte sul registro degli indagati.

«Si tratta di un atto dovuto - spiegano gli inquirenti - per dare la possibilità anche agli indagati di nominare i loro consulenti durante gli accertamenti irripetibili che saranno effettuati». A cominciare dall'autopsia sulla salma che sarà eseguita tra oggi e lunedì e dalla perizia sul muletto (già sequestrato).

Ecco perché oltre al conducente del carrello che ha investito il sessantenne a marcia indietro mentre caricava sul camion della Tvl 2000 l'ultimo bancale di cellulosa, nei guai sono finiti anche tre dei suoi superiori, tutti legati alla Scotti-Neri, la ditta che ha in concessione il Terminal che si trova tra l'Alto Fondale e la Calata Pisa, dove è avvenuto l'incidente.

Spiega un investigatore per sintetizzare il punto di vista di chi in queste ore si sta immergendo tra documenti, misurazioni, norme e interrogatori andando a caccia della verità: «Il piano della sicurezza c'è. Adesso dobbiamo andare a verificare se è stato rispettato e soprattutto se qualcuno non si è attenuto alle indicazioni previste».



Il luogo dell'incidente in porto (Marzi/Pentafoto). Sopra Mauro Filippi

Secondo la ricostruzione di polmare e capitaneria di porto, l'incidente è avvenuto intorno alle 15,30 poco dopo che il carrellista aveva sistemato sul camion alcuni bancali. In quel momento Filippi era sul piazzale e molto probabilmente non si è accorto della manovra in retro marcia che stava compiendo il muletto. Possibile che - nonostante l'esperienza

decennale in porto - che non abbia sentito l'allarme sonoro in dotazione a quel tipo di mezzo?

Anche questo aspetto farà parte degli accertamenti tecnici disposti dalla Procura. Soprattutto perché l'alternativa al mal funzionamento degli allarmi per spiegare la tragedia, è una banale distrazione da parte della stessa vittima oppure



» Summit di un'ora in Procura tra il pubblico ministero e gli esperti dell'Asl 6. Disposti l'autopsia e accertamenti tecnici sul muletto sequestrato dopo l'incidente

di chi era alla guida del forklift. «Un attimo prima - ha raccontato il conducente del muletto ancora sotto choc (sarà ascoltato di nuovo) - l'ho visto sul piazzale, poi mi sono voltato ed era sparito. Ho pensato che si fosse allontanato. Poi ho capito...».

La famiglia della vittima, da giovedì, si è stretta nel silenzio, circondata dall'affetto di parenti ed amici. «Al momento - si limitano a far sapere - aspettiamo di avere il nulla osta dalla Procura per organizzare il funerale». Il giorno dell'ultimo saluto a Mauro in città sarà tutto, con le bandiere a mezz'asta davanti al Comune. L'uomo ha deciso ieri l'amministrazione mentre i sindacati nazionali, Fli Cgil, Fli Cisl e Ultrasporti chiedono che si faccia di più sul piano della prevenzione e della cultura della sicurezza dei luoghi di lavoro.

 @fedelazzoli
CORRISPONDENTE NATIVITA'



IL MESSAGGIO DELL'AMMINISTRAZIONE

Proclamato il lutto cittadino «La sicurezza sia garantita»

■ LIVORNO

L'Amministrazione Comunale ha deciso di proclamare il lutto cittadino per la morte di Mauro Filippi, l'autista di 64 anni deceduto nel pomeriggio di giovedì a seguito di un incidente avvenuto alla banchina 51 dell'Alto Fondale.

La formalizzazione della decisione del lutto, che si svolgerà in occasione delle esequie, avverrà oggi in occasione della riunione di Giunta già programmata.

Alla famiglia di Mauro Filippi la giunta esprime «il proprio più sentito cordoglio e la propria solidarietà e vicinanza».

Come specificato nella delibera di giunta, il lutto cittadino si esprimerà attraverso l'esposizione immediata a mezz'asta della bandiera cittadina per l'intera giornata, con la proposta alle organizzazioni rappresentative degli esercizi commerciali di un minuto di chiusura degli esercizi pubblici e dei locali di spettacolo in concomitanza con l'inizio della cerimonia funebre, la sospensione di tutte le attività pubbliche ludico-ricreative organizzate dall'Amministrazione Comunale.

Inoltre è stata stabilita la partecipazione del Gonfalone della città listato a tutto alla cerimonia funebre.

«La sicurezza nei luoghi di lavoro» spiegano dall'Amministrazione comunale «rappre-

senta un elemento imprescindibile e assoluto che assurge a valore immune da ogni logica di mercato e di ricerca del profitto. Livorno è da sempre sensibile ai temi del lavoro e nello specifico a quello della sicurezza in tutti i luoghi di lavoro e queste tragedie devono indurre a scelte coraggiose e improrogabili sull'applicazione delle norme di sicurezza sul posto di lavoro, sui controlli e sugli investimenti».

Ecco perché l'Amministrazione intende pertanto «render

si promotrice attiva di ogni azione finalizzata a garantire ad ogni lavoratore la massima sicurezza possibile».

Ieri è stato anche il giorno dello sciopero del porto, un gesto di solidarietà e protesta do-



Braccia incrociate sulle banchine e sit-in alla Prefettura dell'Alp. Nel faccia a faccia con la prefetta la necessità immediata di regolarizzare i precari in bilico da dodici anni

po la tragica morte dell'autista. Davanti alla prefettura l'Agenzia per il lavoro portuale ha organizzato un sit-in.

Una delegazione è stata ricevuta dalla prefetta. Durante l'incontro la segreteria dell'Unicobas e la Rsu Alp hanno esposto le ragioni della mobilitazione evidenziando che attualmente ci sono tutti i numeri per rafforzare ALP stabilizzando in essa il nucleo storico dei lavoratori di tempo.

«Le assunzione» - concludono - «sarebbero anche un segnale positivo per il futuro oltre che un atto dovuto nei confronti di chi da 12 anni staziona nell'agenzia interinale con chiamata a giornata».

Il Nautilus

Porto di Livorno: dal 27 al 31 luglio al via Effetto Fortezza



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, dal 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 il 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. L'ingresso costa otto euro.

La Sala del Piaggione dei Grani

- segue

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 prossimo 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 ai Silos Granari e ai progetti studiati dal gruppo "Re-Fact" per recuperarlo.

TRAGEDIA A PIOMBINO

Elettricista folgorato sul traghetto

Stava lavorando per aggiustare un ascensore: aveva 45 anni

PIOMBINO

Un elettricista di 45 anni, Matteo Arena, originario di Messina è morto ieri mattina a bordo del traghetto Acciarello, della compagnia Blu Navy, in servizio fra Piombino e l'Isola d'Elba. Arena, elettricista di bordo del traghetto, è rimasto folgorato mentre stava lavorando sul tetto di un ascensore guasto mentre l'imbarcazione era attraccata nel porto di Piombino.

L'unico ascensore per disabili dell'Acciarello aveva problemi, un disallineamento. Per questo era stato chiesto un intervento della ditta di installazione e manutenzione. L'intervento dei tecnici esterni era previsto per lunedì, cioè oggi. Ma qualcuno ieri mattina ha deciso di anticiparlo, forse in previsione di una giornata particolarmente intensa. A quanto abbiamo appreso, il direttore di macchina ha formato una squadra dando l'ordine di an-



Matteo Arena aveva 45 anni

dare a sistemare o quantomeno a dare un'occhiata all'elevatore guasto, fermo al ponte superiore. L'ordine sarebbe stato dato a tre persone. Ma soltanto due si sarebbero occupate dell'intervento: la vittima e un altro marittimo.

Arena aveva preso servizio sull'Acciarello solo da un paio di giorni, ma la sua missione è finita in tragedia. Mentre il col-

lega è andato al quadro elettrico, lui è salito sul tetto della cabina. Avrebbe dovuto lavorare in sicurezza, in assenza della tensione elettrica. Invece la corrente c'era e l'uomo è stato colpito da una scarica che lo ha ucciso. Non ci sono testimoni diretti e nessuno dice di aver sentito rumori. A bordo hanno cominciato a preoccuparsi quando hanno visto che il tempo passava e l'elettricista non rispondeva più. Così sono andati a vedere e lo hanno trovato morto, disteso faccia a terra.

Il pm Antonio Di Bugno ha disposto il sequestro del vano ascensore e con ogni probabilità disporrà l'autopsia. Intanto è stata avviata l'inchiesta per ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente. Lo stesso magistrato ha consentito al traghetto di riprendere la navigazione. La salma è stata trasferita all'obitorio e l'Acciarello è salpato di nuovo alle 11,45.

Arena era sposato e aveva una figlia di nove anni.

L'EMERGENZA

Allarme sicurezza 2 morti sul lavoro

UN operaio, Matteo Arena di 45 anni, è morto ieri mattina mentre riparava l'ascensore di un

traghetto della compagnia Blu Navy a Piombino, per cause ancora da stabilire, forse fulminato o forse schiacciato.

E sabato sera in un magazzino in via Tofani, nella Chinatown pratese,

è morto un immigrato cinese di 62 anni, caduto mentre lavorava a un generatore.

A PAGINA 16

A PIOMBINO E A PRATO IL PRESIDENTE DELLA REGIONE: IL CORDOGLIO NON BASTA

Incidenti sul lavoro, altri due morti



NEL PORTO

Un operaio è morto mentre riparava l'ascensore di un traghetto Blu Navy a Piombino

È MORTO mentre riparava l'ascensore di un traghetto della compagnia Blu Navy a Piombino, per cause ancora da stabilire, forse folgorato o forse schiacciato. Matteo Arena aveva 45 anni ed era originario di Messina. Quando sono arrivati i soccorsi, ieri mattina intorno alle 7.20, per lui era troppo tardi. Il personale dell'ambulanza non ha potuto fare niente nemmeno sabato sera alle 22, quando è arrivato in un capannone in via Tofani, nella Chinatown pratese. A terra c'era un immigrato cinese di 62 anni caduto da una scala mentre lavorava a un generatore. Forse anche lui è morto folgorato.

A Livorno, il pm ha disposto l'autopsia sul corpo dell'elettricista, per chiarire le cause della morte. Il

suo corpo, in posizione fetale, è stato ritrovato sopra l'elevatore. L'ascensore da alcuni giorni infatti aveva mostrato un disallineamento della cabina al momento dell'arrivo ai piani. Il vano dell'ascensore è stato sequestrato ma è stato poi consentito, nella tarda mattinata di ieri, di riprendere la navigazione e assicurare il trasporto passeggeri sulla rotta Piombino-Elba.

Ieri pomeriggio dalla compagnia Blu Navy hanno inviato una nota per dirsi «sconvolti per la morte del marittimo Matteo Arena, 45 anni, messinese, avvenuta a bordo del traghetto 'Acciarello' mentre era ormeggiato nel porto di Piombino. La compagnia si è attivata subito dopo l'incidente, avvenuto nella zona dell'ascensore della nave e lo cui

cause sono in fase di accertamento, per informare la famiglia della vittima e fornire tutta l'assistenza del caso. La scomparsa del marittimo ha causato innumerevole dolore all'interno di tutto il team Blu Navy, dove la collaborazione tra management e personale è massima. La priorità in questo momento è dare il massimo supporto alla famiglia della persona deceduta».

Il presidente della Regione Enrico Rossi ha detto che «di fronte ad incidenti mortali come quelli avvenuti a Prato e Piombino non possiamo limitarci ad esprimere il nostro cordoglio alla famiglia. Dobbiamo insistere sul rispetto delle norme di sicurezza e sulla formazione di tutti i lavoratori».

GIORGIO NERI

Boom di navi nel porto di Civitavecchia

Quello di oggi è stato un sabato di intenso traffico e di lavoro tra auto, merci e passeggeri. Il presidente della Cpc Enrico Luciani: "Prima vera giornata calda del 2016. Impegnate oltre 600 persone"



CIVITAVECCHIA - Una giornata di intenso traffico e di gran lavoro, quella di oggi, all'interno del porto.

A conti fatti, come confermato anche dal presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani, si è trattato della prima vera giornata calda del 2016.

Due porta auto per trasportare le vetture Fca in America. Cinque navi da crociera, di quelle tra le più grandi, cariche di passeggeri. Quattro traghetti diretti ad Olbia (due di Tirrenia, uno di Moby ed uno di Grimaldi), una nave della Tirrenia diretta a Cagliari, la Cruise Barcellona per Porto Torres ed altre due navi della Grimaldi, tra cui l'eurocargo Palermo carico di mezzi pesanti. Ed ancora due navi commerciali in banchina e il "passaggio di testimone" tra due carboniere, di cui una da 80mila tonnellate.

Una prova che il porto ha saputo gestire con professionalità, senza problemi.

A partire dagli oltre 600 lavoratori impegnati: quelli di Cpc (oltre 400), Cilp e Cpr.

Perché quella di oggi «è stata una giornata eccezionale. Per la prima volta, in quest'anno - ha spiegato il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani - abbiamo registrato un picco di lavoro straordinario, di quelli che vorremmo diventassero routine, per continuare a stabilizzare i nostri ragazzi e garantire sempre più giornate anche agli occasionali, specie in un momento di crisi come quello attuale».

Luciani ha sottolineato poi come i lavoratori abbiano risposto in modo ottimale alle esigenze del porto, «garantendo qualità ed operando in sicurezza, perché c'è da ricordarlo - ha aggiunto - i nostri lavoratori sono tutti formati e professionalizzati. In queste occasioni ci si rende conto di quanto sia fondamentale il "pool" di Civitavecchia ed importante il serbatoio di lavoratori così preparato che, con una paga dignitosa nel rispetto del Ccnl, si dimostra funzionale alle esigenze di un porto del genere e risponde con una flessibilità studiata, e non improvvisata, alle richieste dello scalo. Un pool che oggi, per la sua straordinarietà, è guardato con interesse da porti come Anversa o Amburgo, che parlano dell'organizzazione che c'è a Civitavecchia».

Luciani ha quindi colto l'occasione per ringraziare tutti i soci, i lavoratori a tempo indeterminato, determinato e gli occasionali che hanno messo in campo la loro professionalità, ma anche i gruppi dirigenti di Cpc e Cilp, «direttori d'orchestra fondamentali - ha concluso - per gestire e garantire un servizio di qualità».

La Capitaneria

Lezioni di «mare sicuro»

Il mare come amico.

Per divertirsi in spiaggia o navigare, il mare bisogna conoscerlo. Gli uomini della Capitaneria di Porto di Napoli con la Lega Navale hanno organizzato una giornata per mostrare i modi corretti per fronteggiare eventuali emergenze. Un appuntamento che si è rivelato un vero e proprio corso di addestramento a cui hanno potuto partecipare anche i soci della Lega Navale, numerosi bambini della scuola vela ed i ragazzi che frequentano il «campo giovani» della guardia costiera. Una manifestazione che ha consentito anche di rilasciare i bollini blu ai soci della lega Navale che hanno dimostrato di essere in regola con le dotazioni di sicurezza delle proprie imbarcazioni. «Il mare come amico - ha detto l' Ammiraglio Arturo Faraone, direttore marittimo della Campania - vuol dire conoscere i pericoli, prevenirli, restare sempre calmi anche in caso di incidenti».

Informazioni Marittime

Napoli, "Giornata della sicurezza in mare" alla Lega Navale



Venerdì scorso si è svolta l'annuale **"Giornata della sicurezza in mare"** presso la sede napoletana della Lega Navale Italiana. All'evento hanno partecipato, alla presenza del direttore marittimo della Campania Arturo Faraone e del presidente della Lega Navale partenopea Alfredo Vaglieco, personale del reparto operativo e delle unità navali della Capitaneria di Porto di Napoli, operatori del comando provinciale dei Vigili del Fuoco del capoluogo campano, subacquei del Centro Sub Sant'Erasmo e della Croce Rossa Italiana.

A tu per tu con la sicurezza

Nel corso della manifestazione sono stati illustrati i compiti e le attività in materia di vigilanza in mare e ricerca e soccorso della Guardia Costiera. Sono state fornite informazioni dettagliate sulle dotazioni di sicurezza da tenere a bordo delle unità da diporto in funzione della tipologia di navigazione, dimostrandone, nel contempo, il corretto utilizzo. Alcuni vigili del fuoco hanno poi illustrato il corretto uso degli estintori e le regole per fronteggiare un principio d'incendio a bordo.

Le simulazioni

Sono state altresì effettuate con l'impiego di unità navali della Guardia Costiera dimostrazioni di apertura zattere di salvataggio e recupero naufraghi, congiuntamente ad operatori del Centro Sub Sant'Erasmo - Protezione Civile. Ed infine ci sono state le interessanti dimostrazioni delle manovre di rianimazione effettuate dal personale della Croce Rossa.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Cagliari: nasce accordo tra Grendi ed Electrosteel

Cagliari si appresta a diventare un hub mediterraneo dell'acciaio. Un accordo tra la multinazionale indiana Electrosteel - specializzata nelle canalizzazioni e nei raccordi in ghisa sferoidale - il gruppo logistico Grendi e l'azienda di trasporti Cam di Cagliari. Una partnership presentata ieri al terminal Grendi del capoluogo sardo dall'ad del gruppo logistico Antonio Mussa, dal dirigente Electrosteel Alfio Firpo, da Giampaolo Andruano di Cam, Leonardo Ferrari del Cagliari International Container Terminal e Roberto Isidori, commissario dell'Autorità portuale di Cagliari. Electrosteel conta in Sardegna commesse per oltre 10mila tonnellate di materiale tra tubazioni in ghisa sferoidale e raccordi, destinati ad

e al Consorzi di Bonifica. Una grossa azienda internazionale con una capacità produttiva di due milioni di tonnellate di acciaio.

«Il nostro nasce come terminal di trasporto, molto efficace perché le navi che fanno scalo restano poco tempo e l'imprenditoria oggi ha molto bisogno di abbattere i costi», ha commentato Ferrari. «I container che arrivano al Porto Canale il giorno dopo sono già vuoti, per questo e per la posizione strategica del terminal la nostra scelta è ricaduta sulla Sardegna», ha aggiunto Firpo. «Si tratta di un'ottima opportunità di sviluppo per la realtà portuale cagliaritana - ha commentato Mussa - con questo accordo raggiungiamo l'obiettivo di invertire il trend della logistica e far sì che alcune commesse anche dirette in continente, passino da Cagliari e vengano trattate qui».

politica

Sicilia Futura prepara la convention: "L' Authority di Messina è baricentrica, il governo capirà"

Il futuro del porto di Messina sarà tra gli argomenti scelti da Sicilia Futura per la convention che si terrà mercoledì e giovedì a Giardini Naxos alla presenza del sottosegretario Luca Lotti. "Tre anni saranno sufficienti per far sì che il governo nazionale si renda conto dell' inutilità del decreto che vede l' Authority messinese accorpata con quella di Gioia Tauro- scrive Beppe Picciolo, capogruppo all' Ars- Sono convinto che nell' arco di questi mesi, una volta concessa la proroga che certamente il Governatore Crocetta a tempo debito richiederà (ovvero dopo la presentazione del decreto ministeriale), verrà fatta un' operazione verità su una questione che oggettivamente rischia di mettere in gravissima difficoltà il nostro territorio". Secondo il leader di Sicilia Futura quindi i tre anni serviranno a convincere il governo sulla centralità dello stretto sotto ogni profilo. "Questi concetti, che hanno fatto e faranno parte delle battaglie politiche di Sicilia Futura per la città di Messina - ha ricordato Picciolo - verranno ribaditi e garbatamente espressi in occasione della presenza del sottosegretario Luca Lotti, il prossimo 27 Luglio, a Giardini Naxos. Siamo convinti che le nostre giuste ragioni, supportate con dati alla mano, saranno sufficienti a far rientrare e rivedere a nostro favore in un prossimo futuro il piano di riordino delle Autorità portuali Italiane e di questo speriamo di poter avere già notizie mercoledì prossimo nell' incontro organizzato dal nostro movimento nel prestigioso auditorium della costiera jonica".

L' intervento dell' on. Picciolo sulla riforma dei porti

La deroga di 3 anni consentirà di far cambiare idea al Governo

A prendere posizione è anche il network "Zda-Zona falcata"

«Tre anni saranno sufficienti per far sì che il Governo nazionale si renda conto dell' inutilità del decreto che vede l' Authority messinese accorpata con quella di Gioia Tauro. Sono convinto che nell' arco di questo periodo, una volta concessa la proroga che certamente il governatore Crocetta richiederà dopo la pubblicazione del decreto ministeriale, verrà fatta un' operazione verità su una questione che oggettivamente rischia di mettere in gravissima difficoltà il nostro territorio». A sostenerlo è il deputato regionale messinese Beppe Picciolo: «Questi concetti, che hanno fatto e faranno parte delle battaglie politiche di Sicilia Futura per la città di Messina verranno ribaditi in occasione della presenza del sottosegretario Luca Lotti, il prossimo 27 Luglio, a Giardini Naxos. Siamo convinti che le nostre giuste ragioni, supportate con dati alla mano, saranno sufficienti a far rientrare e rivedere a nostro favore in un prossimo futuro il piano di riordino delle **Autorità portuali** italiane».

Scende in campo anche il network "Zda-Zona d' Arte Zona fal cata", che da anni si batte per la riqualificazione della Falce edel waterfront di Messina. «Da sempre - affermano la presidente di Zda Marina Trimarchi e il consigliere comunale di "Vento dello Stretto" Piero Adamo - il nostro network Immagina lo sviluppo dell' area come improntato alla declinazione di concetti quali l' arte, la cultura, e la bellezza, ritenuti il miglior volano, peraltro ecosostenibile, ai fini della ri qualificazione della zona. E pertanto desideriamo complimentarci con l' **Autorità Portuale** per i concreti segnali che vanno in questa direzione. Auspichiamo e chiediamo con forza che il presidente della Regione e la deputazione facciano tutto il possibile per scongiurare le sciagurate idee del Governo nazionale e perchè l' **Autorità** portuale possa continuare a svolgere il proprio ruolo».3(l.d.)

Non dispendere gli sforzi per determinare quell' infrastrutturazione che punta allo sviluppo ed al lavoro

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, CGIL Crocetta chiede di prorogare l'A.P. Messina

Venerdì 23 luglio, il Consiglio dei Ministri trasferirà con apposito decreto il sistema portuale messinese sotto l' egida dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, con sede a Gioia Tauro . E' necessario pertanto che il presidente Crocetta avanzi al governo, così come prevede la norma, la richiesta di proroga dell' autonomia finanziaria e amministrativa dell' Autorità Portuale di Messina , per avere il tempo di accelerare e definire tutti i progetti e le opere che la città e la provincia attendono da anni. La finalità di questa ennesima riforma dei porti è quella di superare la logica localistica degli ultimi anni per intercettare nuove quote di mercato europeo e mondiale, ma la "governance" degli enti, che la norma indica esclusivamente pubblica e limitata a soli ministero, regioni e comuni, risulta in verità piuttosto debole per un simile obiettivo. Tutti gli attori sociali che fino ad oggi hanno contribuito alla gestione ed al rilancio portuale, e che adesso vengono invece relegati soltanto alla consultazione, potranno dunque tuttalpiù assistere alle scelte della politica in un ente che, però, a differenza delle altre authority, non ha tra i suoi compiti la semplice regolazione ma la vera e propria promozione. E' quindi logico ritenere, sulla scorta dell' esperienza che fino ad oggi la politica ci ha consegnato, che una volta creata l' AdSP dello Stretto, Ministero, Regioni e Comuni, liberi così da ogni confronto, prendano a decidere sulla scorta delle risorse che trovano in bilancio e del peso delle urgenze che si troveranno di fronte. I porti di Calabria e Messina versano oggi in condizioni differenti, così come di conseguenza lo sono i loro bilanci e quindi le risorse che entrambi porteranno in dote al nuovo ente. La creazione di vero sistema utile a migliorare i collegamenti e ad attingere a nuovi spazi nel mercato marittimo dei traffici, evitando però le piccole competizioni tra i porti che ne fanno parte, è un auspicabile obiettivo. E la drammatica crisi di Gioia Tauro ed il reimpiego di quelle maestranze, non è certo cosa che può lasciarci indifferenti. Ma è indubbio che Ministero e Regione Calabria di fronte a tale necessità si limitino poi ad accelerare quel loro progetto di realizzazione del bacino per la cantieristica che determinerà la naturale competizione con Messina. La politica dei contentini, quella insomma di "un po' ad ognuno", mal si concilia con la

- segue

pratica della creazione di un efficiente sistema per aggredire i mercati esterni. Nessuno mette certo in dubbio le legittime aspirazioni della comunità calabrese, ma mentre i porti di Messina e provincia presentano già oggi una loro specifica e differente funzione organica, che non li mette in concorrenza, la stessa situazione non si registra dall' altra sponda. E c' è anzi da prevedere un acuirsi della competizione quando si ritroveranno tutti nello stesso sistema. Più che la sede dell' ente, il problema com' è chiaro riguarda dunque chi, come e con quale peso darà voce alle legittime aspettative di tutti e determinerà non una semplice sommatoria di porti, ma un vero e proprio sistema in cui ognuno abbia il suo ruolo ed ognuno possa ricavarne benefici. Domani quando il consiglio dei ministri apporrà la propria firma sul decreto, Messina non potrà restare ad attendere risposte a queste domande. Non potrà in sostanza aspettare ancora che quei progetti e quelle opere, che da decenni attende, abbiano un altro stop nell' attesa che i vertici del nuovo ente si insedino e poi decidano. Il presidente Crocetta dunque, ricorrendo alla facoltà che gli riconosce la norma, deve pretendere che l' autonomia finanziaria e amministrativa dell' Autorità Portuale di Messina venga prorogata. Ciò servirà da un lato a definire progetti ed opere, e dall' altro a ragionare ed a predisporre l' eliminazione di tutti gli ostacoli a quel sistema veramente integrato che la riforma vorrebbe determinare. E' necessario quindi che l' intera area e tutti gli attori politici, economici e sociali, facciano sentire la propria voce per non dispendere gli sforzi fin qui sostenuti, per determinare quell' infrastrutturazione che punta allo sviluppo ed al lavoro e, vista l' impossibilità di rappresentanza all' interno dell' ente, per svolgere quell' azione di controllo e di pressione per un sistema vero, capace di concorrere ma con gli altri sistemi.

A MESSINA 13 MLN IN DUE TRANCHES

Nuovo passo avanti per porto Tremestieri

Lunedì scorso l'ultima firma per il trasferimento delle aree demaniali e statali che non erano ancora state consegnate all'Autorità Portuale di Messina e dopo un paio di giorni la conferma non solo dei 7 milioni di euro promessi dopo l'incontro al ministero dei Trasporti, ma anche di altri 13, suddivisi in due tranches da 6 milioni e mezzo ciascuna. Dopo anni di ritardi, contrordini e impasse di ogni genere, il completamento del porto di Tremestieri, nella zona sud di Messina, sembra procedere senza troppo intoppi. La Regione Siciliana, che ha preteso che il progetto dell'opera passasse anche dal Consiglio regionale dei lavori pubblici, ha garantito che il via libera arriverà entro un mese. Gli elaborati tecnici sono stati inviati a Palermo mercoledì scorso e, pausa estiva permettendo, il nulla osta dovrebbe quindi essere concesso entro la fine di agosto. Subito dopo l'Autorità Portuale e la Coedmar, l'impresa di Chioggia che ha vinto l'appalto da 72 milioni di euro grazie a un ribasso del 15%, firmeranno il contratto per la realizzazione dei 5 scivoli che si andranno ad aggiungere agli altri due già realizzati. In un primo tempo, a marzo 2012, la gara era stata vinta dalla Sigenco. La società veneta, arrivata seconda, presentò ricorso al Tar, che lo accolse. La Sigenco si rivolse al Consiglio di Stato, che nel giugno 2013 confermò la sentenza del Tar a favore della Coedmar. «Stiamo lavorando per risolvere tutti i problemi di questo appalto e prevediamo di consegnare i lavori all'inizio del 2017», dichiara Francesco Di Sarcina, segretario generale dell'Autorità Portuale di Messina. Se non ci saranno intoppi, dopo 18 mesi il porto di Tremestieri sarà completato. Per quanto riguarda i fondi necessari per la realizzazione dell'opera, la Regione Sicilia la finanzierà con 16 milioni, l'Authority messinese con 15 e al resto della somma provvederà il ministero dei Trasporti. E sempre in tema di Autorità Portuale, visto che quella peloritana è stata accorpata a quella di Gioia Tauro e inserita nella cosiddetta Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, dal presidente della Regione Rosario Crocetta la Cgil di Messina si aspetta che richieda al Consiglio dei Ministri, che nei prossimi giorni varerà il decreto, di prorogare l'autonomia finanziaria e amministrativa dell'ente per i successivi tre anni. «La finalità di questa ennesima riforma dei porti è quella di superare la logica localistica degli ultimi anni per intercettare nuove quote di mercato europeo e mondiale», spiegano dal sindacato, «ma la governance degli enti, che la norma indica esclusivamente pubblica e limitata a soli ministero, Regioni e Comuni, risulta in verità piuttosto debole per un simile

- segue

obiettivo.

Sulla scorta dell'esperienza che fino a oggi la politica ci ha consegnato, riteniamo che una volta creata L'Adsp dello Stretto, ministero, Regioni e Comuni, liberi da ogni confronto, decideranno sulla scorta delle risorse che troveranno in bilancio e del peso delle urgenze. I porti di Calabria e Messina versano oggi in condizioni differenti, così come di conseguenza lo sono i loro bilanci e quindi le risorse che entrambi porteranno in dote al nuovo ente».

L'Autorità Portuale di Messina, diversamente da quella di Gioia Tauro, ha i bilanci in attivo e quello che si teme è che questa dote si possa perdere una volta che l'accorpamento tra i due enti diventerà una realtà. Secondo la Cgil, pretendere l'autonomia finanziaria dell'Authority peloritana dovrebbe «definire progetti e opere ed eliminare di tutti gli ostacoli a quel sistema veramente integrato che la riforma vorrebbe determinare».

(riproduzione riservata)

ELISABETTA RAFFA

Tra gli oltre mille migranti sbarcati al porto di Palermo, anche un cittadino siriano con passaporto falso. Arrestato dalla Polizia di Stato

Come sempre, lo sbarco nel capoluogo isolano di migranti tratti in salvo in acque internazionali è evento che coinvolge istituzioni ed enti volontaristici. In questo contesto dovere e solidarietà lavorano a stretto contatto di gomito e l'assistenza ai migranti in difficoltà, non esclude la ricerca di chi voglia approfittare degli eventi e, per esempio, "infiltrarsi" attraverso i flussi migratori. Allo scopo di scovare chi cerchi di aggirare i controlli, la Polizia di Stato, già all'atto dello sbarco dei migranti, ha predisposto una capillare attività di osservazione e verifica svolta dal personale della sezione "Antiterrorismo" della Digos. In occasione dello sbarco di oltre mille migranti al porto di Palermo dello scorso 20 Luglio, i poliziotti della Digos hanno individuato un cittadino siriano, sospettato di essere in possesso di un passaporto falso e di avere declinato false generalità sulla sua identità, all'atto delle procedure di identificazione. Gli accurati controlli cui sono stati sottoposti lo straniero ed il suo documento hanno confermato i sospetti: in particolare, personale del Gabinetto Regionale di Polizia Scientifica ha accertato la falsità del passaporto siriano esibito, alla luce di alcune difformità ed alterazioni riscontrate in laboratorio. L'uomo, identificato per AL HASAN Ammar, cittadino siriano, cl. 1992, è stato tratto in arresto per il reato di possesso di documento falso valido per l'espatrio. In data odierna, l'Autorità Giudiziaria ha convalidato l'arresto.

Comitato portuale, nominato Diana

OOO Il sindaco di Priolo, Antonello Rizza ha nominato con una propria determina Francesco Diana come componente del Comune di Priolo all' interno del Comitato dell' Autorità portuale di Augusta.

Diana, 39 anni, agente marittimo, subentra nell' organigramma del Comitato a Gaetano Cutrufo, nominato delegato del Comune lo scorso 16 settembre e che ha rassegnato le proprie dimissioni dall' incarico. (*VICOR*)

Migranti, scoppia l'emergenza sepolture "Mancano i loculi"

La denuncia del prefetto di Trapani. I corpi recuperati ad Augusta mettono in difficoltà anche Catania e Pozzallo

SALVO PALAZZOLO GIORGIO RUTA Sono morti senza nome, solo un numero su una targhetta. Sono i morti estratti dal barcone rimasto nel fondo del mare un anno e mezzo, ora è in un hangar del porto di Augusta: ieri, quaranta salme sono state seppellite al cimitero di Siracusa; nei giorni scorsi, 5 sono arrivate al cimitero di Rosolini, 5 a Melilli, 4 a Sortino, una a Floridia, una a Priolo, una a Francofonte, una a Canicattini. Ne restano da seppellire 287. Uomini, donne, bambini. Storie che nessuno saprà mai. Di questi morti esiste solo la contabilità che l'8 luglio il ministero dell'Interno ha inviato alle prefetture siciliane, è il piano di riparto stilato in base delle disponibilità offerte dai Comuni.

«Un altro gesto di grande generosità - dice il vice sindaco di Catania, Marco Consoli - l'anno scorso avevamo accolto 200 salme». Adesso, nel cimitero cittadino saranno seppelliti in venti, altri novanta in provincia. «Dopo questo ulteriore impegno, non ci sarà davvero più posto», dice Consoli. Lo stesso allarme che lancia il prefetto di Trapani, Leopoldo Falco. Trentatré posti sono stati destinati ai cadaveri di Augusta. «Ora, stiamo cercando una ventina di loculi per i morti arrivati con la nave Aquarius di Medici senza frontiere», dice il prefetto.

«Complessivamente, i comuni hanno dato una grande disponibilità, ma gli spazi sono ancora insufficienti». A Trapani, mancano anche le celle frigorifero per fronteggiare l'ultima emergenza. Lo dice il procuratore della repubblica Marcello Viola: «Un problema in più per la conservazione dei corpi, già arrivati in stato di decomposizione».

Da Catania a Trapani, è nuova emergenza loculi. A Pozzallo, un altro cimitero che nel corso degli anni ha ospitato una quarantina di migranti, sono rimasti solo sette posti. «Ho scritto al capo del dipartimento immigrazione, il prefetto Morcone - dice il sindaco Luigi Ammatuna - ho sollecitato un finanziamento, per consentirci di ingrandire la struttura». Difficoltà anche a Porto Empedocle: «A maggio, sono arrivate cinque vittime - dice il primo cittadino, Ida Carmina - ma siamo riusciti a tumularne solo tre». La prefettura di Agrigento ha appena scritto ai comuni della provincia, per sondare le disponibilità dopo l'emergenza dei morti di Augusta. Nell'Agrigentino ne verranno ospitati 20. In provincia di Palermo,

- segue

invece, 48. In quella di Messina, 16. In quella di Ragusa, 29. Nell' Ennese, 20.

In provincia di Caltanissetta, 31. Un gran lavoro di coordinamento fra la prefettura di Siracusa, diretta da Armando Gradone, e il ministero dell' Interno. «Questo è stato l' annus horribilis per l' emergenza immigrazione - dice il vice sindaco di Catania - ma anche l' anno in cui la macchina organizzativa è stata maggiormente coordinata.

Adesso, non sappiamo cosa accadrà nei prossimi mesi, bisogna attrezzarsi ulteriormente, niente può essere lasciato alla generosità dei singoli comuni, già gravati da tante problematiche ».

È un' emergenza ormai senza fine nei cimiteri siciliani. Dal 2010, sono state quasi settecento le salme di migranti seppellite. Nei registri è scritta una sola voce: «Cadavere non identificato ». Ma la polizia scientifica non ha mai smesso di fare comparazioni con il Dna. E qualche parente, arrivato dal Nord Europa, ha ritrovato i propri cari. Così, una decina di vittime ospitate a Catania sono state disseppellite e restituite ai familiari.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Il procuratore Viola: "Per le ultime vittime mancano anche le celle frigorifero"

GIORGIO RUTA

Portici:attività di contrasto all'abusivismo demaniale marittimo e a tutela dell'ambiente-sequestrata struttura turistico/ricreativa di 400mq di estensione



Non si ferma la lotta all'abusivismo del litorale del cosiddetto "Miglio d'Oro" da parte della Capitaneria di Porto di Torre del Greco e dalle relative articolazioni territoriali.

Portici, 22 luglio 2016 – Nell'ambito di specifica attività investigativa condotta nell'ambito dell'operazione "Mare Sicuro 2016", gli uomini della Guardia Costiera corallina in coordinamento con gli uomini dell'Ufficio Locale Marittimo di Portici, del Comando Vigili Urbani di Portici e con il supporto di tecnici del servizio dell'ASL e tecnici dell'Ufficio tecnico comunali nella veste di ausiliari di polizia giudiziaria, a seguito di complessi accertamenti di natura tecnica hanno posto sotto sequestro in località Mortelle del Comune di Portici uno delle maggiori strutture turistico/ricreative/recettive della zona realizzata ad immediata ridosso della prospiciente scogliera, per accertate difformità ed abusi di natura urbanistico/edilizio, paesaggistico/ambientale, demaniale/marittima, ambientale e di igiene e sicurezza. La struttura destinata a stabilimento elioterapico di oltre quattrocento (400) metri quadrati di estensione e composta da una pedana lignea, con sovrastante struttura adibita a bar/ristoro di 64 metri quadrati e di tre (3) locali spogliatoi e docce e tre (3) bagni chimici, è risultata realizzata difformemente ai relativi e prescritti titoli autorizzatori; .rilevati altresì vari abusi demaniali ed urbanistico/edilizi consistenti in strutture asservite alla stesso stabilimento balneare risultanti realizzate su aree demaniali adiacenti, già tra l'altro assentite in concessione a soggetti terzi. Nel corso degli accertamenti si è constatato inoltre che lo scarico delle docce presenti presso lo stabilimento non risultava allacciato a nessuna rete fognaria/contenitori di raccolta, e che quindi le acque venivano scaricate direttamente nella scogliera sottostante la predetta struttura in assenza della prescritta autorizzazione. Per tale motivo e la società titolare della struttura è stata inoltre sanzionata amministrativamente ai sensi del vigente Testo Unico Ambientale, nonché per mancata tenuta del prescritto registro di carico/scarico dei rifiuti e della relativa documentazione di tracciabilità degli stessi (formulari)..Già nelle scorse settimane, la complessa e reiterata attività aveva portato al sequestro di un altre strutture abusive e al deferimento all'Autorità Giudiziaria di una persona ed al sequestro di manufatti abusivi. Le verifiche espletate durante il corso della stessa mattinata ieri e dei giorni scorsi da parte del personale militare in forza alla Capitaneria di Porto di Torre del Greco, hanno interessato altresì alcuni stabilimenti balneari del litorale di Torre del Greco Compartimento Marittimo, ed hanno consentito di portare alla luce ulteriori situazioni di abusivismo di carattere urbanistico/edilizio e paesaggistico e demaniali marittime in relazioni alle quali risultano in corso relativi approfondimenti accertativi da parte degli ausiliari tecnici intervenuti ai fini della loro qualificazione e quantificazione. La lotta all'abusivismo e la tutela del libero utilizzo delle spiagge libere a favore della collettività proseguirà per tutta la stagione estiva da parte degli uomini delle Capitanerie di Porto al fine di fornire un costante presidio alle coste ed ai mari di giurisdizione, nonché di assicurare il libero e sicuro svolgimento della attività balneari, disincentivando qualsiasi forma di aggressione ai beni pubblici.

Area Vasta: adesione del Comune di Favignana - Isole Egadi. Oggi riunione a Palazzo Florio

Il Comune di Favignana - Isole Egadi entra ufficialmente a far parte dell' Area Vasta, il progetto di Governance per la Sicilia occidentale che raggruppa i Comuni di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetro, Erice ed Alcamo, includendo da poche ore anche i Comuni di Agrigento, Buseto Palizzolo, Calatafimi, Petrosino, Sciacca, Ribera, Menfi, Porto Empedocle, Pantelleria, Castellammare del Golfo, Custonaci, Paceco e Salemi. Al Protocollo d' Intesa aderiscono anche due Ministeri (Ambiente/Territorio e Infrastrutture/Trasporti), l' ANCI, le due Società che gestiscono gli aeroporti di Trapani e Palermo - l' AIRGEST e la GESAP - l' AMAT, l' Autorità Portuale e la Direzione Marittima di Palermo. Recentemente si sono aggiunti anche RFI - Div. Inv., l' Università di Palermo e il Gal Elimos. Obiettivo della sinergia è quello di stilare un documento unitario con le principali iniziative da realizzare sull' Area Vasta. Un modo per fare rete e attingere ai finanziamenti comunitari da investire in vari ambiti, concorrendo in misura maggiore alla promozione e allo sviluppo della mobilità sostenibile, delle infrastrutture, dei trasporti di persone e merci, e valorizzando così anche le attività culturali e il turismo per favorire la crescita economica di questa Area Vasta. Questo consentirà di utilizzare anche fondi della programmazione comunitaria 2014 - 2020, cui fa riferimento la corposa pianificazione territoriale svolta da Palermo e Termini Imerese, a cominciare dalla "Rete delle città innovative" promossa dal Ministero dei Trasporti. Il Comune di Favignana, in modo particolare, punta all' ottenimento di fondi da investire in materia di trasporti, per garantire la sicurezza dei collegamenti per gli anni a venire, e per il completamento delle infrastrutture portuali delle tre isole. Di questo si è parlato oggi a Palazzo Florio nel corso della riunione svoltasi alla presenza del sindaco, Giuseppe Pagoto, dell' assessore ai lavori Pubblici, Lorenzo Ceraulo, dei Comandanti delle Capitanerie di Porto di Trapani, Guccione, e di Favignana, Stramandino, e della delegazione proveniente da Marsala composta dal sindaco, Alberto Di Girolamo, da Giuseppe Briuccia, referente della società che si è aggiudicata per conto della Regione la gara per il supporto al Dipartimento delle Infrastrutture per il Piano Regionale dei Trasporti - la PWC ossia Pricewaterhousecoopers Advisory S.P.A., dall' ingegnere Alessandro Putaggio e dalla dottoressa Margherita Amato, capo area staff del sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, alle Politiche Territoriali e Scuola. Jana Cardinale 208 Total Views 208 Views Today.

Politica

AREA VASTA: ADERISCONO ALTRI DIECI COMUNI, TRA CUI AGRIGENTO

Leoluca Orlando: "Strategico il collegamento ferroviario tra i due aeroporti" Continua a crescere il numero delle adesioni ad "Area Vasta", il progetto di Governance per la Sicilia occidentale. In particolare, si amplia la rappresentanza comunale, aggiungendosi a quelli già presenti (Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetrano, Erice ed Alcamo) i Comuni di Agrigento, Buseto Palizzolo, Calatafimi, Petrosino, Sciacca, Ribera, Menfi, Porto Empedocle, Pantelleria, Favignana, Castellammare del Golfo, Custonaci, Paceco e Salemi. Adesioni al Protocollo d'Intesa - di cui fanno parte anche due Ministeri (Ambiente/Territorio e Infrastrutture/Trasporti), l'ANCI, le due Società che gestiscono i vicini aeroporti (AIRGEST Trapani e GESAP Palermo), l'AMAT, l'Autorità Portuale e la Direzione Marittima di Palermo -anche da RFI-Div. Inv, Università di Palermo e Gal Elimos. È quanto si evince dalla riunione tenutasi ieri a Marsala, presieduta dal sindaco Alberto Di Girolamo. Lo stesso, presenti molti sindaci, amministratori e tecnici, ha aperto i lavori che hanno avuto come tema centrale la rete ferroviaria che collega i territori di "Area Vasta" e i due Aeroporti. Questi erano rappresentati dai rispettivi presidenti Fabio Giambrone (Palermo-Punta Raisi) e Franco Giudice (Trapani-Birgi), che hanno manifestato la disponibilità a collaborare sinergicamente per lo sviluppo delle due aerostazioni con grandi potenzialità. Dei progetti in corso, dell'ammodernamento tecnologico e della sicurezza sulla linea ferrata in questo versante della Sicilia ha parlato l'ing. Andrea Esposito, direttore della Rete Tirrenica Sud di RFI. Illustrati a sindaci e amministratori gli investimenti di progettazione e studi di fattibilità su cui è impegnato il "Gruppo FS", Esposito ha poi concluso sulla necessità di reperire le risorse necessarie. Ma è stato il sindaco Leoluca Orlando a richiamare l'attenzione di tutti sull'importanza strategica di collegare i due aeroporti - "Falcone Borsellino" (PA) e "Vincenzo Florio" (TP) - per facilitare i trasferimenti dei passeggeri e incrementare il turismo. "Non è più tempo di attraversare la Sicilia, RFI oggi è chiamata a calarsi nei territori affinché il trasporto ferroviario sia visto come un servizio e non come un problema. Ed Area Vasta offre questa opportunità, ha affermato Orlando. Alternative ce ne sono, ma credo che RFI debba accettare questa sfida, trovandosi una strada spianata dal superamento dei campanilismi comunali e dalla disponibilità di Gesap e Airgest che aderiscono al progetto di Governance della Sicilia Occidentale". Oggi la riunione continua a Favignana.

REDAZIONE REGIONALE

Agrigento entra nella governance sulla mobilità

Anche Agrigento è entrata a far parte del progetto di "Governance" per la promozione e lo sviluppo della mobilità sostenibile, delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica di persone e merci, promosso dal sindaco di Palermo Leoluca Orlando, nella cosiddetta Area Vasta della Sicilia Occidentale.

Ieri pomeriggio, in una delle sale dell' ex Convento del Carmine di Marsala, il sindaco della Città dei Templi, Calogero Firetto, ha sottoscritto l' intesa assieme ad altri sindaci, che sostengono il progetto e l' istituito Tavolo Tecnico Parteneriale che ha di fatto anche lo scopo di valorizzare le attività culturali ed il turismo quali fattori di crescita economica del territorio di riferimento.

Tra i soggetti coinvolti nel protocollo d' intesa, che per il momento interessa un territorio compreso tra Termini Imerese e Agrigento, ci sono anche i ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell' Ambiente, l' Anci, le due società che gestiscono gli aeroporti di Palermo e Trapani (Gesap e Airgest) e la Regione Siciliana.

Al Tavolo tecnico che ha compiti di monitoraggio, indirizzo e controllo negli ambiti delle infrastrutture, mobilità, turismo, cultura e scuola, il sindaco Firetto ha portato una serie di proposte: in particolare, alla società PrincewarwaterhouseCoopers Advisory che sta dirigendo il progetto per conto della Regione in tema di trasporti, e che sta raccogliendo gli obiettivi da inserire nel Piano dei Trasporti Regionale in prossima approvazione, è stato chiesto di considerare come prioritari la velocizzazione della tratta ferroviaria Agrigento -Palermo, con un treno diretto veloce capace di percorrere la distanza in un' ora e 15-20 minuti, con il prosieguo fino alla fermata dello scalo aeroportuale, il completamento della metropolitana leggera Aragona-Porto Empedocle e Agrigento bassa Agrigento centrale, oltreché la realizzazione di uno snodo di interscambio con il trasporto su gomma in prossimità di un' ampia area di sosta della Stazione Bassa, il dragaggio del porto ritenuto indispensabile per favorire le tappe delle più importanti navi da crociera, e infine la realizzazione di un' aviosuperficie nell' area di Agrigento. L' inserimento nel Piano regionale dei Trasporti è uno dei presupposti perché poi il tavolo tecnico prosegua l' attività con l' approntare progetti e avanzare istanze all' Unione Europea per ottenere i finanziamenti e per poter accedere ai fondi della programmazione 2014 - 2020. La firma apposta ieri è propedeutica alla possibilità di accesso alle risorse perché rientra in una pianificazione che è parte di un' unica strategia territoriale, che è proprio quella di area vasta della Sicilia Occidentale. Il Ministero dell' Ambiente, in particolare, ha in programma sulla mobilità sostenibile di utilizzare fondi su progetti di ampio respiro e ciò coincide con i principi sanciti dal protocollo.

A Iasi la guida del gruppo di Punzo

(d. pol.) Sarà Sergio Iasi (foto) a guidare il rilancio di **Interporto** Campano e Cis: 300 ettari di strutture logistiche e commerciali a Napoli. Una realtà promossa dall'imprenditore Gianni Punzo e da oltre 250 soci, su cui operano Msc, Fiat, Alstom e i treni Italo della Ntv (Punzo è socio con l' 11%). Fino a marzo, Iasi (ex vice direttore Rai per la finanza) ha guidato la ristrutturazione di Prelios. I board di **Interporto** e Cis hanno approvato la nomina ad amministratore delegato. Proposto da Punzo (presidente), Iasi ha avuto l' ok delle banche: Unicredit, Intesa, Mps e Banco Popolare che hanno ristrutturato 450 milioni di finanziamenti.

Aiuti di Stato nei porti, rischio scure dall'Europa

Genova - Inviato il vademecum di comportamento corretto agli Stati per non incorrere nelle procedure di infrazione. Dopo Napoli, possibile effetto a catena.



Genova - Lo scopo è mettere nero su bianco i confini di ciò che si può considerare un aiuto di Stato e quello che invece rimane fuori da quei confini tracciati dall'Europa.

Così da qualche giorno, un documento di 50 pagine inviato da Bruxelles riassume il pensiero della Commissione e fissa i paletti anche per le infrastrutture portuali. «L'effetto può essere dirompente» spiega Luca Antonellini di Sipotrà, associazione che si occupa di politica dei trasporti. 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». Il vademecum specifica che «come nel caso degli aeroporti, i porti possono competere tra di loro e quindi anche il finanziamento delle infrastrutture portuali è idoneo a incidere sugli scambi tra Stati membri».

Scritta in questo modo però, la norma fa scattare il campanello d'allarme: qualunque infrastruttura portuale è quindi da considerarsi aiuto di Stato? Con certezza per ora sono escluse quelle dei porti minori, con rilevanza locale. Scrive nella comunicazione la commissione, che non vengono considerati aiuti di Stato quei finanziamenti utilizzati per infrastrutture «che è improbabile incidano sugli scambi» come «la costruzione di impianti ricreativi locali, strutture sanitarie, piccoli aeroporti o porti locali che servono prevalentemente un'utenza locale e che hanno un'incidenza marginale sugli investimenti transfrontalieri».

Non si tratta di una norma europea, solo di una comunicazione, ma potrebbe aprire la strada a una serie di ricorsi e forse procedure di infrazione. «Così basta una segnalazione relativa ad una qualsiasi delle infrastrutture portuali esistenti in Italia e c'è il rischio di apertura di una procedura di infrazione» spiega ancora Antonellini.

A Napoli c'è stato un caso recente che sembra un'anteprima generale di quello che potrebbe accadere anche da altre parti. La Commissione Ue ha aperto un'indagine approfondita per verificare se i finanziamenti diretti di 44 milioni di euro all'autorità del porto di Napoli sono in linea con le regole sugli aiuti di Stato. I fondi sono stati usati per rinnovare i bacini di carenaggio affittati dal porto a Cantieri del Mediterraneo (CAMED), una società di costruzione e riparazione di navi, sulla base di una concessione trentennale. La Commissione ritiene che oltre all'Autorità portuale, anche CAMED può aver beneficiato di tali fondi attraverso l'accordo di concessione. In assenza di un appalto per l'uso dei bacini, CAMED può usare le strutture rinnovate per fornire servizi di riparazione ad un prezzo potenzialmente sotto mercato. Questo può aver dato ad entrambe le compagnie un vantaggio economico sui concorrenti.

Ancora non è chiaro se l'effetto dirompente sarà circoscritto ad un solo caso specifico, oppure se e indagini Ue arriveranno anche in altri porti italiani.

L'unica certezza è che non si è in presenza di aiuti di Stato sugli investimenti «per le infrastrutture necessarie per lo svolgimento di attività che rientrano nei compiti svolti dallo Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri non sono soggetti al controllo in materia di aiuti di Stato. Il controllo del traffico marittimo, i servizi antincendio, la polizia e le dogane hanno generalmente un carattere non economico».