

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 15,16 e 17/10/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Riforma Portuale**

(Affari & Finanza, The Medi Telegraph, nuovavenezia.it, L'Avvisatore Marittimo, Il SecoloXIX)

- **Aiuti di Stato** (Informazioni Marittime)

Dai porti:

Venezia:

"...Greenport Cruise..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Il Porto di Genova si conferma il volano di tutta l'economia..."

(La Repubblica GE)

"...il Circolo dei portuali festeggia 70 anni di storia..."

(The Medi Telegraph)

"...Maltempo in Liguria, chiuse le operazioni al Vte..."

(The Medi Telegraph)

"...Bosco: "Da irresponsabili attaccare le riparazioni..."

(La Nazione LI)

Livorno:

"...Authority, Lucarelli, Provinciali... in porto con il fiato sospeso..."

(La Nazione LI)

"...Sicurezza sul lavoro nel nostro porto: domani il convegno..."

(Il Tirreno, Gazzetta Marittima)

"...Terme, Venezia, Bellana Renzi promette i soldi..." (Il Tirreno)

"...Porto 200: si balla con i lupi?..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Interporto "Vespucci" ristrutturato il debito..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Piombino nuova Wi-Fi del porto..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Nerli: «Contento per la sentenza, ma la mia vita è rovinata»..."

(The Medi Telegraph, Il Mattino)

Brindisi:

"...Guardia costiera Brindisi: resoconto operazione "Mare sicuro 2016"..." (Il Nautilus)



INDICE



Gioia Tauro:

"...Gioia Tauro, Ugl: «Mct rispetti gli accordi»..."

(The Medi Telegraph, Il Fatto Quotidiano, Ansa, Il Nautilus, L'Avvisatore Marittimo, Gazzetta del Sud, gazzettadelsud.it)

"...«La'ndrangheta traffica in armi e droga con le milizie islamiche»..."

(Il secolo XIX)

Catania:

"...Noto si "imbarca" sulle navi da crociera..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Dragaggio, l'Authority dispone di due imprese ma non è autorizzata..." (Gazzetta del Sud)

"...Il contrammiraglio Gaetano Martinez in visita a Sciacca..."

(Agrigento Notizie)

Messina:

"...In arrivo due commesse per l'ex Rodriguez..."

(Gazzetta del Sud, gazzettadelsud.it)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

Notiziario Cisco

Porti, la carica dei 300 per le nuove Authority ma Delrio vuole che la riforma salpi per Natale

AD OGGI SOLO TRE HANNO IL NUOVO PRESIDENTE, E 4 REGIONI HANNO CHIESTO UNA DEROGA CHE PERÒ PUÒ ANCHE NON ESSERE CONCESSA. L' IMPORTANZA DI PARTIRE SUBITO E FARE SISTEMA DOPO ANNI DI CONCORRENZA INTERNA. IL CORRIDOIO GENOVA-ROTTERDAM

Genova S e le poltrone da presidente da 24 si riducono a 15 e i posti nel board di comando degli enti da 300 a 75 c' è il rischio di un corto circuito dentro ai porti italiani. Perché ciò che è stato cristallizzato per decenni e che la politica dal Dopoguerra a oggi ha utilizzato sostanzialmente come camera di compensazione del potere dovrà ora fare i conti con una riforma andata in porto dopo otto anni di tentativi e che va a sostituire una legge vecchia di ventidue. Impermeabile alle accuse, alle richieste di deroghe e, in prospettiva, agli inevitabili ricorsi, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che di mestiere fa l' endocrinologo e quindi ha buon gioco a propagandare una "cura del ferro e dell' acqua" per ridare slancio all' Italia, ha incassato in estate il via libera del consiglio dei ministri alla legge di riforma della governance delle autorità portuali e ora si appresta a metterla in pratica. Entro Natale tutto quanto dovrebbe essere concluso e operativo, mentre già si stanno definendo i primi vertici delle nuove autorità di sistema. Al posto dei vecchi enti, infatti, guidati da pletorici comitati portuali spesso sede di conflitti d' interesse, nascono dei board composti da non più di 4-5 persone, mentre imprenditori e sindacati vanno a costituire il "tavolo di partenariato" con poteri consultivi. Al vertice un presidente scelto dal ministro dentro a un bando lanciato per la prima volta con il criterio delle "autocandidature". Tutti quelli che ritenevano di aver titolo a diventare presidente di una delle quindici autorità portuali dovevano inviare il loro curriculum. Lo hanno fatto in più di trecento e ora il ministero, anche se non c' è nulla di ufficiale, ha già compiuto la prima, robusta scrematura, individuando una quarantina di figure. Da qui si pescheranno i quindici prescelti, quelli che hanno quindi una sorta di "X Factor" per la guida di questi porti destinati a diventare piattaforme logistiche non più in concorrenza fra loro, ma con i competitor del Mediterraneo e i colossi del Nord Europa. Al momento sono tre le Authority che possono già contare su un nuovo presidente, Taranto, Trieste e

-segue

Ancona. Si tratta per tutti e tre gli scali dei commissari uscenti, Sergio Prete a Taranto, Zeno D' Agostino a Trieste e Rodolfo Giampieri ad Ancona. Per completare il percorso di nomina, dopo la scelta del ministro, serve l' intesa del presidente della Regione e il voto delle commissioni competenti di Camera e Senato (che hanno comunque parere consultivo). Nei prossimi giorni dovrebbero arrivare nuove indicazioni, ma il cammino non è ancora in discesa. Intanto perché ci sono quattro regioni che hanno chiesto di poter esercitare una deroga alla fusione dei porti: la Campania per l' Authority del mar Tirreno Centrale (Napoli-Salerno), la Liguria per le due del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure) e Orientale (La Spezia-Marina di Carrara), la Sardegna per il Mare di Sardegna (Cagliari-Olbia e altre) e la Sicilia per la Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese e altre) e Orientale (Augusta-Catania). Qui gli uffici del ministero sono al lavoro per valutare queste richieste che potrebbero anche non essere accolte oppure accolte ma per periodi differenti da quanto richiesto.

Sui vari dossier della legge il ministro Delrio ha messo due suoi consulenti, Ivano Russo e Luigi Merlo (ex presidente del porto di Genova). Una mole di lavoro non indifferente che passa dai decreti sul tavolo di partenariato e sullo sportello unico doganale alle linee guida per i piani regolatori portuali, passando per i "green ports" fino ad arrivare allo sportello amministrativo. L' obiettivo è rendere operativa questa rivoluzione entro la fine dell' anno, arrivando quindi a scegliere tutti i presidenti, nominando i vari board e i segretari generali.

Non sarà certo una passeggiata, ma il percorso pare ormai tracciato, così come peraltro già indicato nel primo pezzo di riforma, quella varata nel 2015 con il Piano della Logistica e della Portualità. Un sommovimento rumoroso per cambiare pelle a porti con una dimensione sostanzialmente regionale, mutandoli in piattaforme in grado di far dialogare fra loro le diverse modalità di trasporto, mare, rotaia, gomma. Arrivando anche a individuare dei porti-cardine nello scacchiere nazionale come nel caso della nuova Authority di sistema del Mar Ligure Occidentale, quella che unisce i porti di Genova, Savona e Vado Ligure. Delrio ha già parlato espressamente di questa nuova realtà come del "porto d' Italia", visto che gli scali faranno convergere tutti i loro container sul Terzo Valico ferroviario che rappresenta l' anello iniziale del corridoio Genova-Rotterdam.

L' infrastruttura, che da decenni attende di vedere la luce, ora comincia effettivamente a scorgere la fine del tunnel.

Il Cipe ha già finanziato il quarto dei sei lotti costruttivi (costo complessivo, 6,2 miliardi) e l' obiettivo è di chiudere i cantieri e fare spazio ai treni nel 2021. Per quella data dovrebbero essere già pronti anche i nuovi terminal di Genova, Savona e Vado che, strappando altri spazi al mare, presenteranno al mercato un' offerta di movimentazione di 5 milioni di container, la metà di quanto fa oggi tutta quanta l' Italia (che da sola non vale comunque come il solo porto di Rotterdam, come ha ricordato nella sua visita a Genova all' inizio di ottobre il premier Matteo Renzi).

Potranno così continuare a crescere quei numeri già particolarmente "pesanti" per il solo porto di Genova e riassunti in un recente studio di Prometeia.

La filiera portuale di Genova infatti, secondo la ricerca, attiva fra effetti diretti, indiretti e indotto, 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di euro di valore aggiunto e impiega 54mila unità di lavoro nella sola Liguria. Come dire, l' 11% del valore aggiunto della Liguria e l' 8% dell' occupazione. Se a questi si aggiungono i numeri di Savona e, ancor più, la nuova infrastruttura ferroviaria che bucando gli Appennini arriverà nella Pianura Padana, si può davvero sperare che il rilancio dei porti sia l' asse trainante della ripresa del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MASSIMO MINELLA

The Medi Telegraph



Porto di Napoli, più vicino il ticket Messineo-Spirito

Napoli - Messineo, 48 anni, è nato a Salerno e dal 19 giugno 2012 è presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara.

Napoli - Francesco Messineo è vicino alla nomina di segretario generale della Autorità portuale di Napoli. Il suo nome -[scrive La Città di Salerno](#) - è dato per certo insieme con quello **Pietro Spirito** che dovrebbe essere il nuovo presidente. Sui due nomi sarebbe stata trovata l'intesa tra il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il presidente della Regione Vincenzo De Luca. **Messineo, 48 anni, è nato a Salerno e dal 19 giugno 2012 è presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara.**

Il "Tavolo per il porto" vuole un tecnico

Appello urgente al ministro Delrio di spedizionieri, operatori marittimi, terminalisti e agenzie

MARGHERA. Dopo l' appello al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, di **Confetra** - l' associazione più rappresentativa degli operatori portuali e logistici del Nordest - per la «rapida nomina di un tecnico» alla presidenza della nuova Autorità di Sistema Portuale di Chioggia e Venezia, arriva anche quello, analogo, del Tavolo per l' economia marittima e portuale, costituito pochi mesi fa. «Consapevole della viva preoccupazione degli operatori sulle prospettive di sviluppo del Porto veneziano», spiega una nota del Tavolo che raggruppa operatori, enti e società presenti nel porto commerciale e passeggeri, «auspica che nella nomina del nuovo presidente dell' Autorità di Sistema portuale di Venezia e Chioggia la scelta ricada su un tecnico espressione del territorio, in grado di rappresentare le esigenze e dotato di congrua esperienza formata nell' ambito della realtà portuale». Il Tavolo raggruppa la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, il Terminal Passeggeri (Tpv) di Santa Marta, l' Autorità portuale presieduta dall' uscente Paolo Costa, l' International Propeller Club Port of Venice, la Rimorchiatori Riuniti Panfido & C., i terminal in concessione a Tiv, Tia, Vecon e Multi Service, a cui si aggiungono gli spedizionieri, Apv Investimenti, l' Agenzia marittima Minucci, l' associazione Agenti raccomandatari e mediatori marittimi, Mondial International Transport, RT Spedizioni, Donelli Group, l' Interporto di Venezia, Michele Mognato della Commissione Trasporti Camera dei Deputati, la Veneta Lombarda Spedizioni, Geodem Ambiente, lo studio legale Alessandri Venezia, l' ex consigliere Renato Darsiè e Antonio Capiello della Filt-Cgil. «Il Porto di Venezia» si legge nell' appello al ministro Delrio, «non può permettersi di attendere i tempi necessari ad un outsider per appropriarsi della complessa materia, in considerazione dell' urgenza dei problemi sul tappeto; fra i quali i più impellenti sono la rapida decisione sulla piattaforma off-shore, struttura priva di alternative se si vuole mantenere l' effettiva agibilità del porto in presenza della barra di navigazione imposta dalla struttura del Mose, al tempo stesso rilanciando l' enorme potenziale logistico dell' Adriatico settentrionale. Impellente è anche una decisione definitiva sulla soluzione del problema del traffico crocieristico che tenga conto dell' esigenza di non interferire con il traffico commerciale in Porto Marghera, nonché l' adozione di soluzioni tecniche indispensabili per consentire l' agibilità portuale a ciclo continuo e in qualsiasi condizione di visibilità, su tutte l' adeguamento del percorso luminoso con supporti radar per evitare perdite di traffico, sempre più frequenti, in caso di nebbia. E infine, l' adeguamento delle dimensioni della conca di navigazione e il consolidamento dei collegamenti ferroviari con il nord e l' est Europa». (g.fav.)

ISCRIZIONI APERTE

Riforma dei porti Forum a Genova il 21 novembre

GENOVA . Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum "Shipping & Intermodal Transport", in agenda il 21 novembre prossimo a Genova (Palazzo San Giorgio). La partecipazione all'evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, è gratuita previa registrazione obbligatoria. Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati. Per iscrizioni <http://forum.themeditelegraph.com>.

Riforma dei porti, Forum a Genova

Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum Shipping & Intermodal Transport, in agenda il 21 novembre prossimo a Genova (Palazzo San Giorgio). La partecipazione all'evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, è gratuita previa registrazione obbligatoria. Il Forum si svilupperà in due sessioni : la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity. Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori. Nei prossimi giorni sarà disponibile l'agenda definitiva. Per iscriversi o per diventare sponsor forum.themeditelegraph.com (con link a <http://forum.themeditelegraph.com/>) Per informazioni è possibile rivolgersi a forum@themeditelegraph.com, telefono 0105388243.

Informazioni Marittime

Aiuti di Stato, l'Ue lavora a norme più snelle

di Paolo Bosso

Probabilmente l'indagine per aiuti di Stato scattata nel giro degli ultimi tre mesi in città [come Napoli](#) e in porti come [Belgio e Francia](#) in futuro non si ripeterà più. La Commissione Ue vuole allentare le maglie d'indagine per questo tipo di finanziamenti finendo per essere più "permissiva" in campo portuale e aeroportuale. Il che può sembrare contrario alle indicazioni della Corte dei Conti Ue contenute in una [recente analisi](#) che ha evidenziato gli sprechi in materia di finanziamento portuale. La Commissione europea non ha mai formulato delle linee guida sugli aiuti di Stato per i porti, cosa che la Corte suggerisce di fare auspicando una maggiore coordinazione tra tutti gli attori che partecipano a un finanziamento, dalle banche al soggetto approvatore fino al soggetto pubblico beneficiario.

Nessun aiuto di Stato sotto i 5 milioni

Fatto sta che la Commissione Ue [ha invitato](#) gli Stati membri a suggerire nuove proposte per riformulare il regolamento sulle procedure di aiuto di Stato per porti e aeroporti, rendendolo più snello e meno invasivo. Gli Stati hanno tempo fino all'8 dicembre ([qui](#) i dettagli della *call*), a partire dalla quale la Commissione Ue raccoglierà i contributi per adottare un nuovo regolamento nel giro di qualche mese, entro il primo trimestre del 2017. Per i porti l'idea è di esentare dalle indagini per aiuti di Stato i finanziamenti al di sotto dei cinque milioni di euro (due milioni per i porti interni) o che riguardano in generale strade, vie fluviali, ferrovie e reti di distribuzione dell'acqua. Per gli aeroporti verrebbero esentati quelli che movimentano fino a 150mila passeggeri l'anno (50mila è l'esenzione attuale). **Estendere il Block Exemption Regulation** Tecnicamente l'iniziativa consisterebbe nell'estensione del [General Block Exemption Regulation](#) (Gber) anche alle infrastrutture portuali e aeroportuali. Questo regolamento, adottato dal Consiglio europeo a maggio 2014, permette agli Stati membri di attuare una vasta gamma di aiuti di Stato senza l'approvazione della Commissione europea, rendendoli di fatto compatibili con il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In altre parole diventerebbe più facile per un soggetto finanziatore (per esempio una banca) di erogare fondi per realizzare opere di cui possano beneficiare indirettamente anche i privati, senza che questo possa falsare la concorrenza. L'Ue ha calcolato che da quando la Gber è stata adottata, il 90 per cento degli aiuti di Stato da parte degli Stati membri (una spesa annua complessiva di 33 miliardi di euro) non sono stati oggetto di indagine né di sanzione. Il risultato è che la macchina burocratica europea si è alleggerita, con le procedure di infrazione per aiuto di Stato che calate anno dopo anno: da 578 notifiche del 2013 si è passati a 332 nel 2014, per scendere fino a 192 l'anno scorso, la metà rispetto a due anni prima. **Consultazione pubblica** Una consultazione pubblica su queste modifiche al Gber si è svolta tra marzo e maggio scorso. «Abbiamo ricevuto un prezioso contributo per la progettazione di regole che garantiscano che gli investimenti pubblici possono andare avanti il più rapidamente possibile, senza distorsioni della concorrenza nel mercato unico. Questo è importante per i porti e gli aeroporti che giocano un ruolo centrale per la crescita economica e lo sviluppo regionale», commenta il commissario europeo per la concorrenza e vice primo ministro della Danimarca, il deputato della sinistra radicale Margrethe Vestager. (foto in alto) **Un nuovo regolamento sugli aiuti di Stato nel 2017** Dalla consultazione e dalla *call* agli Stati membri in scadenza l'8 dicembre, la Commissione Ue spera di ricavare spunti utili per procedere alle modifiche appropriate. Tra queste c'è la proposta di rimborsare dei costi aggiuntivi le imprese che operano in regioni "ultraperiferiche". Entro i primi mesi dell'anno prossimo si conta di arrivare a un testo definitivo che alleggerisca l'apparato amministrativo delle autorità pubbliche, finendo per concentrare le inda-

La Gazzetta Marittima

Greenport Cruise tra crociere e difesa ambiente

VENEZIA - L'ospite della GreenPort Cruise conference di quest'anno, l'Autorità portuale di Venezia - dice una nota della Mercator Media Press che riportiamo in inglese nelle pagine interne - non è estranea alle problematiche dell'ambiente e il VPT (Venezia terminal Passeggeri) ha sviluppato molte iniziative "verdi" per l'intero settore. Annamaria Morganti, che ha salutato i delegati per il VPT ha spiegato che Venezia ha in atto una sperimentazione di un veicolo elettrico che consentirà al porto di ridurre del 70% il consumo d'energia e di ridurre le emissioni. Anche l'industria delle crociere sta inalberando la bandiera "verde", come ha riferito nel suo intervento Kyriakos Anastasiadis (Celestyal Cruise e CLIA). "I nostri successi dipendono dalle nostre responsabilità in atto ambientale - ha detto - e le navi da crociera sono oggi progettate per la migliore efficienza assicurando quanto più possibile il rispetto dell'ambiente". La prima sessione della conferenza ha messo a fuoco le infrastrutture portuali in relazione anche alla crescita delle dimensioni delle navi. E' stato rilevato - Dietmar Oeliger, NABU - che i porti del nord Europa sono più avanti di quelli del sud sulle infrastrutture e le politiche "green". Ha ricordato la differenza di zolfo nei carburanti navali tra i due range: 0,1% nel nord, 3,5% nel sud. NABU sta operando per ridurre questo gap. Si è parlato anche dell'utilizzo degli "scrubbers": secondo Oeliger, non risolvono il problema perchè semplicemente trasferiscono gli inquinanti dall'aria all'acqua. La seconda sessione ha affrontato i problemi dei porti, delle energie rinnovabili e del sistema dei trasporti con la relazione di Mafred Lebmeier dall'Autorità portuale di Amburgo. Il tema fondamentale: i progetti di difesa ambientale consentono di ridurre i costi? La risposta sta nel fatto che dove le navi sono inquinanti c'è una rivolta della gente, quindi non c'è scelta. La terza sessione ha riguardato le riduzioni delle emissioni. Secondo Thomas Kepel (Siemens) il LNG dovrebbe essere utilizzato quando le navi sono nei porti mentre il sistema OPS in navigazione. Ad Amburgo Siemens ha installato il sistema OPS 50/60, ma si sta lavorando anche per stazioni di LNG. E Tom Strang (Carnival) ha riferito che la sua compagnia sta optando per il gas LNG per tutte le navi di nuova costruzione. L'ultimo tema della giornata è stato il futuro delle crociere "verdi", Andres Molina (Peace Boat EcoShip) ha presentato la sua società finalizzata alla conservazione ambientale e come piattaforma delle tecnologie verdi. Secondo Thomas Kepel ci sono spazi sia per le tecnologie LNG che OPS. Il dibattito è proseguito sull'interrogativo se un totale ricorso alle tecnologie verdi sia troppo costoso, e sull'opportunità di procedere comunque passo per passo sui porti e sulle navi.

GreenPort spearheading green initiatives

Cruise

VENICE - The host of this year's GreenPort Cruise conference, the Venice Port Authority, is no stranger to environmental issues and Venice Passenger terminal is in many ways spearheading green initiatives for the whole industry. As Annamaria Morganti, Venice Passenger Terminal, welcomed delegates to the conference, she explained that Venice is spearheading an electric vehicle programme enabling the port to save 70% more energy and reduce emissions. The cruise industry as a whole is flying the green flag - as Kyriakos Anastasiadis, Celestyal Cruises, and executive committee member, CLIA, said in his keynote address: "Our businesses depend on us being responsible environmental stewards in order to achieve success. Cruise ships are designed for optimum efficiency to ensure that ships are as environmentally friendly as possible." Dealing with larger ships The first section of the conference focused on port infrastructure and in particular, dealing with increasingly large ships. Dietmar Oeliger, NABU, looked at whether northern European ports are ahead of the south in terms of green infrastructure and policies. The short answer is yes. He said: "The cruise industry is not doing as much as it can to preserve the environment and people's health. Why do we allow cruise ships to pollute more in southern Europe (up to 3.5% sulphur) than in the North? (0.1% sulphur)" NABU is working on closing this gap with a Clean Cruise Ship Network in the Med, it wants to achieve a SECA in the region and create cleaner ports.

- segue

Questions from the floor included the issue of scrubbers – why was this not mentioned in NABU's talk as a viable option for cruise ships? Mr Oeliger said that because they only shift the problem from the air to the water. He added that the issue to address instead is the use of heavy fuel by the industry.

Cruise projects

Session two on port projects, renewable energy and transport systems kicked off with 'Green Cruise Project: Sustainable energy, Innovative terminal facilities and cruise terminal traffic links' by Manfred Lebmeier, Hamburg Port Authority.

A question from the floor asked why is it that investment in environmental progress saves money? What is the economic rationale? Mr Lebmeier said that put simply, if the neighbours don't except the cruise port then business will be impacted so it has no choice but to clean up its act.

Reducing emissions

After lunch, session three focused on reducing emissions.

Thomas Kopel from Siemens addressed the LNG/shore side power debate in cruise and told delegates that both are green solutions that can complement each other. OPS should be used at berth and LNG should be used at sea.

Siemens has installed a worldwide first 50/60 Hz OPS system for cruise liners at the Port of Hamburg. But there is still a challenge with LNG supply – at the moment the LNG comes from Rotterdam or Zeebrugge, but Hamburg is working on its own storage facility.

Meanwhile, Tom Strang, Carnival Corporation, talked about the group's decision to opt for LNG as a solution to ECA compliance.

He said: "Carnival opted for LNG for our newbuild ships, we needed to future proof our vessels and when we considered our options we believed that LNG ticked the most boxes going forward."

And he had some good advice for delegates. Namely why reinvent the wheel? There are bunkering guidelines and competency standards already out there so why not use them to work towards standardisation.

Into the future

The day ended with a futuristic concept for the future of greener cruising.

Andrés Molina of Peace Boat Ecoship, introduced delegates to the Ecoship which performs ecologically responsible cruises to convey the importance of environmental conservation.

It also serves as a platform for green technology – a test ship for the wider shipping industry.

A final thought came through a question from the floor on the Peace Boat – Is the vessel not a threat to OPS and LNG bunkering which could be made redundant if other operators follow the concept?

Thomas Kepel said no, there is a place for all of these green technologies. Peace Boat is very much at concept stage, LNG and OPS are technologies which can be taken advantage of now.

Tom Strang added that some technologies such as LED lighting are already being used on cruise ships, they're just not normally demonstrated all in one place like on Peace Boat..

So perhaps there is a take home message there, a total green overhaul can be expensive, but smaller less expensive changes can and should be made by ports and operators.

Being green is part of the cruise industry's corporate responsibility and its ability to retain business, that's what comes with the territory of working with a cargo that can 'talk back'.

Participants went on to enjoy the GreenPort Congress Welcome Reception at the fabulous Hotel Bauer and the GreenPort Congress takes place from 12-14 October 2016 in Venice, Italy.

La Gazzetta Marittima

Sui porti e le navi “green” le iniziative di Venezia

L’Autorità di Paolo Costa ha investito oltre 380 milioni di euro nel settore – Un “Hub” logistico per il GNL

VENEZIA – Dopo Barcellona e Copenaghen, gli organizzatori della conferenza internazionale Greenport, hanno scelto quale partner per l’edizione 2016 il porto di Venezia valorizzando così tutti gli investimenti fatti dallo scalo lagunare in campo ambientale. Grazie alla collaborazione con l’Autorità portuale l’evento ha riunito presso il terminal passeggeri di Marittima, oltre 200 tra esperti e delegati del settore portuale e ambientale. Al centro della quattro giorni di dibattiti e incontri sono state le pratiche ambientali e i cambiamenti necessari per ridurre le emissioni di anidride carbonica. L’Autorità Portuale di Venezia – è stato ricordato in premessa – ha portato avanti una serie di azioni “green” a tutela sia dell’ambiente che della competitività dello scalo investendo oltre 380 milioni di euro. Tra queste iniziative vanno citate il ripristino del waterfront portuale, una massiccia campagna di bonifica di oltre 140 ettari di terra e di acqua, l’escavo e la pulizia dei canali portuali, studi e monitoraggi per la salvaguardia ambientale ma anche il ricorso ad energie alternative e del gas naturale liquefatto (GNL) con la prospettiva fare di Venezia l’hub logistico di questo nuovo carburante per l’Alto Adriatico. Tagliare le emissioni ed evitare qualsiasi contaminazione tra le attività portuali e la laguna sono stati i principi ispiratori di queste iniziative. Ma, per dare un ulteriore contributo concreto al riscaldamento globale, è anche necessario mettere in campo innovazioni tecnologiche capaci non solo di ridurre le emissioni ma anche di migliorare e limitare le externalità del trasporto marittimo e terrestre. Servono innovazioni radicali nel sistema di trasporto capaci di mettere in pratica la de-carbonizzazione delle catene logistiche, così come previsto dalla strategia COP21. Soluzioni che solo il lavoro congiunto di operatori logistici, enti pubblici e imprese possono contribuire a realizzare. Il porto di Venezia può e vuole dare un contributo significativo – sottolinea una nota dell’Authority di Costa – alla lotta contro l’effetto serra e per la riduzione delle emissioni di CO₂, grazie ad innovazioni logistiche e di sistema quali il suo innovativo Offshore-Onshore Port System (VOOPS). Un nuovo terminal container per gestire le mega navi, posizionato fuori dalla laguna, capace di far seguire alle merci il percorso più breve lato terra, il più efficiente percorso tra Asia ed Europa lato mare nonché il minor consumo di carburante lungo la stessa rotta. Il progetto, anche sfruttando economie di scala, assicura il costo minimo di trasporto terrestre all’interno della catena logistica: Venezia è, geograficamente, la porta più vicina al centro dell’industria manifatturiera europea. Lato mare, sulla rotta Suez-Monaco di Baviera, passare per Venezia significa ottenere un risparmio di 135 kg di CO₂ per ogni contenitore trasportato rispetto alla scelta di inoltrare attraverso i porti del Mare del Nord. Un’altra questione chiave per l’Autorità Portuale di Venezia, fortemente legata alla tutela della Laguna e dei suoi abitanti, è la qualità dell’acqua. Nel corso degli ultimi anni, APV ha sviluppato una profonda conoscenza dei possibili impatti derivanti dal deflusso delle acque piovane negli spazi portuali e il loro impatto lavorando ad un approccio a 360° per il trattamento delle acque meteoriche. Il cosiddetto decreto ministeriale “Ronchi-Costa” a partire dal 1999 ha imposto che gli scarichi d’acqua in laguna debbano rispettare i limiti molto bassi (in alcuni casi inferiori ai limiti adottati per acqua potabile) il tutto sulla base del principio di precauzione. L’Autorità portuale, a partire dal 1999, ha inizialmente sperimentato una serie di impianti tradizionali con la semplice separazione fisica delle acque di prima pioggia (5/7 mm) dalle acque di seconda pioggia. Una soluzione che però non risolveva il problema della presenza di alcuni tipi di inquinanti, soprattutto metalli, che non possono essere rimossi per semplice sedimentazione. Così, proprio a Venezia è stato sviluppato un approccio totalmente nuovo, basato su impianti di trattamento a filtrazione passiva, che sta già facendo scuola. Il nuovo approccio permette infatti di trattare non solo la prima pioggia, ma la totalità dell’evento meteorico abbattendo notevolmente le sostanze inquinanti.

La Gazzetta Marittima

La “vision” di RAM sui terminal

ROMA – Rete Autostrade Mediterranee, la società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal presidente e amministratore delegato Antonio Cancian, ha presentato la proposta di una “vision” integrata per un modello di gestione degli snodi portuali sostenibile dal punto di vista ambientale ed efficiente dal punto di vista energetico a GreenPort Congress, a Venezia. Un piano di sviluppo con una visione complessiva sull’ecosistema portuale, che unisca l’elemento terra e l’elemento mare, il fabbisogno e i contenuti energetici attuali e i flussi di traffico futuri, il porto e il territorio circostante è la proposta chiave di RAM per una gestione e una crescita sostenibile dei terminal portuali. RAM mette le proprie competenze a disposizione delle Autorità di Sistema Portuale per la definizione di questi piani, a partire da un approccio scientifico, strutturato e pragmatico in termini di integrazione.

Per rendere gli snodi portuali più sostenibili dal punto di vista tecnico-economico-sociale e da quello ambientale, l’integrazione deve attuarsi anche a livello territoriale rispondendo alle sfide di interconnessione tra corridoi, nodi e assi e di intermodalità, cioè la combinazione tra diverse modalità di trasporto. Requisiti che permettono di rendere l’ecosistema portuale una community smart e green. L’integrazione si deve applicare anche in termini finanziari, tramite il matching e il blending tra le diverse opportunità di finanziamento a livello locale, nazionale, europeo e globale. Una sfida in cui RAM offre il proprio supporto ad Autorità portuali, operatori del Sistema Mare e ad altri stakeholder coinvolti, per farsi partner di una progettualità integrata per una maggiore sostenibilità. Un lavoro già avviato con le Autorità portuali di Ancona e di Civitavecchia, con cui RAM ha siglato un protocollo d’intesa in materia di GreenPort per l’attuazione di azioni specifiche volte a rafforzare la sostenibilità delle attività negli snodi portuali, migliorandone le performance ambientali. Tale esperienza costituirà un framework strategico a livello nazionale, permettendo di realizzare casi di studio per l’analisi tecnica ed economico-finanziaria dell’implementazione di eventuali interventi ritenuti prioritari. RAM è inoltre impegnata nello studio di sistemi di finanziamento che supportino le azioni per la sostenibilità del settore marittimo: è il caso del progetto Med Atlantic Ecobonus, di cui RAM è partner, nato per promuovere a livello europeo il trasporto merci via mare e l’intermodalità attraverso l’istituzione di un sistema coordinato di incentivi a favore delle Autostrade del Mare e dello Short Sea Shipping.

Maltempo in Liguria, chiuse le operazioni al Vte

Genova - La compagnia marittima Cotunav ha invece preferito rinviare di 24 ore la partenza da Tunisi per Genova della motonave Carthage, che sarebbe dovuta arrivare domani ed invece arriverà dopodomani.



Genova - A causa del forte vento di stamane il Vte ha sospeso le operazioni di carico e scarico dei container dalle 11. Le raffiche hanno creato molti problemi alle operazioni: una nave per attraccare in sicurezza ha impiegato alcune ore. **Regolari invece in mattinata e sino alle 13,30 la partenze e gli arrivi degli aerei dall'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova.** La compagnia marittima Cotunav ha invece preferito rinviare di 24 ore la partenza da Tunisi per Genova della motonave Carthage, che sarebbe dovuta arrivare domani ed invece arriverà dopodomani.

The Medi Telegraph



Vento e trombe d'aria, trasporti paralizzati in Liguria

Genova - **L'allerta rossa predisposta ieri dalla Regione Liguria con la chiusura di asili, scuole, università e la sospensione di esami clinici, che ha spinto molti a ridurre anche le attività private, ha ridotto i rischi e, forse, evitato tragedie.**

Genova - Si temevano le piogge, invece il temuto "scontro" tra i venti davanti alle coste della Liguria ha provocato una serie di trombe d'aria che hanno investito Genova e i comuni limitrofi, causando danni a alberi, tetti e linee elettriche, bloccando la ferrovia internazionale Roma-Genova e interrompendo strade statali e provinciali. **L'allerta rossa predisposta ieri dalla Regione Liguria con la chiusura di asili, scuole, università e la sospensione di esami clinici, che ha spinto molti a ridurre anche le attività private, ha ridotto i rischi e, forse, evitato tragedie.** Il bilancio è di sette feriti lievi. Il presidente Giovanni Toti ha elogiato la protezione Civile: «l'allerta e l'intera macchina della prevenzione hanno funzionato egregiamente. Ci sono molti danni e molte famiglie vivono momenti difficili per i danni alle case ma il bilancio alla fine per la salute delle persone è positivo». Il momento critico intorno alle 14: l'incrocio tra lo scirocco e il maestrale sul mare davanti a Genova ha fatto nascere dei piccoli tornado che si sono abbattuti contro le località costiere e sono poi risaliti lungo le colline.

L'effetto è stato devastante: a Bogliasco, Sori, Recco, Portofino, Rapallo e Lavagna, Uscio, Avegno, Bargagli, le trombe d'aria hanno sradicato alberi di grosso fusto crollati su strade e binari, divelto tetti e persiane, provocato crolli di muri e piccole strutture. Un Intercity proveniente dalla Toscana e diretto a Genova con 300 passeggeri ha dovuto fermare rapidamente la corsa tra Zoagli e Rapallo per il crollo di alberi sulla linea elettrica. Sono state necessarie ore per soccorrere i passeggeri e farli arrivare a piedi lungo i binari ai pullman predisposti per l'evacuazione.

- segue

Negli stessi istanti, un pino di decine di metri di altezza è precipitato sui binari a Nervi, a pochi chilometri dalla stazione di Genova Brignole, e solo per un caso non ha schiacciato convogli in transito sui due binari. La linea è interrotta fino a domani. **A Portofino è rimasta chiusa nel pomeriggio per uno smottamento vicino a villa Berlusconi la statale che porta al borgo e la celebre piazzetta è stata devastata da una tromba d'aria.** La forza del vento ha divelto tendoni e strutture dei locali che si affacciano sui moli e ha anche sradicato il grande pino centenario che sovrasta Castello Brown: la skyline più celebre della riviera da oggi non è più la stessa.

Decine di Comuni da Genova alla Spezia sono rimasti ore senza corrente elettrica perché i colpi di vento hanno fatto crollare pali dell'alta tensione e sradicato alberi caduti sui cavi. A Bogliasco, un palo dell'illuminazione è precipitato sul campo d'allenamento della Sampdoria poco dopo la fine delle esercitazioni di Muriel e compagni mentre sulle alture di Recco, a Megli, un pensionato è rimasto ferito alla testa per il crollo del tetto della sua casa. Decine le chiamate di soccorso per tegole e tetti divelti dal vento. A Uscio e Leivi sono rimaste senza copertura due scuole. In serata l'allerta è stata declassata e quasi tutte le strade sono state sgomberate e riaperte. **Non la ferrovia dove Trenitalia ha organizzato bus navette tra Genova Brignole e la riviera.**

Il porto di Genova si conferma il volano di tutta l'economia

Prometeia e Bankitalia: il valore dello scalo resta trainante, ma si può crescere ancora

L'OSSERVATORIO

ALDO LAMPANI

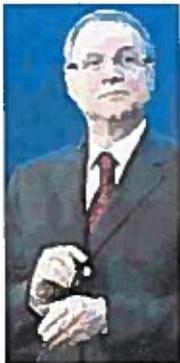
PENSARE a trovare nuovi poli di investimento su Genova, quando si dispone di un porto come quello di Genova lascia un po' perplessi. Il porto lo ha letto con attenzione Prometeia e lo ha poi raccontato all'Italia ed all'Europa in una recentissima pubblicazione. Dice il centro studi, parlando delle banchine, che "gli effetti complessivi influenzano in modo significativo un'ampia gamma di settori, anche solo marginalmente coinvolti nell'attività portuale vera e propria, ma che entrano in gioco nel momento in cui conta il miscelamento della domanda di consumi derivante dai redditi distribuiti dalla filiera". Perché un porto, come Anversa insegna, non è un insieme di moli a sé stante, ma il volano economico insostituibile per una città che vive sul mare e che — nel caso di Genova — si ostina a non voler vivere di mare. Legge che solo il 61% del valore aggiunto complessivamente generato dal porto di Genova si riferisce alla filiera portuale, mentre il restante 39% va ad attivare altri settori, tra i quali le attività immobiliari (10% dell'effetto complessivo), il commercio all'ingrosso (4%), i servizi di alloggio e ristorazione (3%), le attività di noleggio e leasing (2%) e altre tipologie di servizi alle imprese, non può non far pensare. E allargando lo sguardo

c'è da pensare ancora di più. L'impatto economico del porto di Genova non è ovviamente limitato alla sola Liguria, ma coinvolge anche le altre regioni. In effetti alla Liguria viene attribuito solo il 48% dell'effetto complessivo del porto, alla Lombardia il 19%, al Piemonte il 10%, all'Emilia Romagna il 6%, alla Toscana e al Veneto il 4%, al Lazio il 2%. Se si tiene conto dell'impatto delle attività del porto su tutte le regioni italiane, la dimensione economica della filiera portuale è più che raddoppiata sia in termini di valore aggiunto che di occupazione. In particolare, a fronte delle 54 mila unità di lavoro generate nel territorio ligure, i complessivi effetti a livello nazionale totalizzano 122 mila unità di lavoro. Sinergie, certo, ma a cosa porterebbe una ricerca effettiva di alleanze nella logistica, nella costruzione di veri retroporti gestiti da società di diritto privato forti e sostenute da un'Autorità portuale fornita di autentiche autonomie? Il territorio ligure e genovese in particolare ha bisogno di trovare nuovi sbocchi. Lo dicono i dati di più. Quest'anno il Pil della Liguria, stando alle previsioni, crescerà dello 0,5%. Poco sopra la Basilicata e la Sicilia, quanto la Campania ed il Molise, meno della Puglia. Avvisaglie della modestia della crescita erano arrivate pochi mesi fa da un'altra fonte di rilievo. Le "note" di Giugno sull'economia della Liguria, avevano suscitato riflessioni come mai in passato. Il sunto di apertura diceva di una leggera ripresa dell'economia, su tutti i settori, fatta parziale eccezione per l'edilizia, con un ampliamento del giro d'affari sui servizi, di

un rilancio del turismo, di una portualità sostenuta; e bene si diceva anche di un sistema industriale che si sta riassetando. Ma quello che veniva lasciato alla valutazione del lettore erano le prospettive di breve respiro e soprattutto quelle di medio (il lungo non esiste più da tempo). Gli investimenti delle aziende ai minimi, nonostante l'abbondanza di liquidità a buon prezzo messa a disposizione dal sistema finanziario. Il grado di utilizzo degli impianti contenuto ed il generale aumento del fatturato delle aziende non ancora indirizzato ad investimenti consistenti. Il tutto nonostante i costi da tempo mai così bassi di energia e carburante, oltre che del noli per l'importazione e l'esportazione. Le condizioni di mercato non sono facili per nessuno, si dirà. Ed è vero. Ma la Liguria è più lenta delle altre regioni a scommettere su se stessa e sul proprio domani. E questa condizione si legge nei dati controversi sull'occupazione. Dice infatti Bankitalia che sulla base della rilevazione sulle forze di lavoro dell'Istat, nel 2015 il numero medio di occupati in Liguria è aumentato del 2,1%, dopo un triennio di calo ininterrotto. Malgrado in regione la crescita occupazionale sia stata più vivace che nell'intera Italia e nel Nord Ovest (0,8%), rispetto al 2008, ultimo anno prima del dispiegarsi degli effetti della crisi, la situazione in Liguria rimane peggiore che nelle aree territoriali di confronto: la perdita di posizioni lavorative è pari a quasi 4 punti percentuali, corrispondenti a 24 mila persone.

IMMAGINE: ANSA

- segue



“

LA PUBBLICAZIONE

Gli effetti complessivi influenzano in modo significativo un'ampia gamma di settori

”

The Medi Telegraph



Il Circolo dei portuali festeggia 70 anni di storia

Genova - Un viaggio da Genova all'Oceano Atlantico per festeggiare i 70 anni del Circolo dell'Autorità portuale. «Un pezzo significativo della storia della città e del suo porto che può essere evocato con la musica, con le canzoni o con i racconti dei lavoratori ormai in pensione», racconta Danilo Oliva

Genova - Un viaggio da Genova all'Oceano Atlantico per festeggiare i 70 anni del Circolo dell'Autorità portuale. «Un pezzo significativo della storia della città e del suo porto che può essere evocato con la musica, con le canzoni o con i racconti dei lavoratori ormai in pensione», racconta Danilo Oliva, presidente del circolo. Stasera alle 21 sul palco della sede di via Albertazzi si terrà il "Concerto a Oporto de Zena", a cura dell'associazione Elegantia Doctrinae. Protagonisti due fra i più importanti esponenti della tradizione musicale genovese, Claudia Pastorino e Armando Corsi, sul palco insieme a Fabrizio Giudice. Un evento aperto alla città, a ingresso libero, pensato per far avvicinare i genovesi alla storia di chi il porto non l'hai definitivamente salutato.

«**Il nostro circolo registra 1.700 soci pensionati**, lavoratori che hanno vissuto sulla pelle i grandi cambiamenti del porto, dalla trasformazione dei mestieri all'entrata dei terminalisti privati - ricorda Oliva - a questi si aggiungono oggi i lavoratori dell'Autorità Portuale, i dipendenti dei terminal e tante altre categorie. È un circolo vivo dove vecchi dalla pelle dura, fra una partita di carte e un bicchiere di bianco, rievocano storie di mare, di fatica, dove si portano avanti azioni di volontariato e iniziative aperte alle famiglie». Ma non è sempre stato così. «Il circolo è nato nel 1946 e ha sempre avuto, fino agli anni '80, un indirizzo corporativo - sottolinea Oliva - ex Cap, poi Cral, cambiavano le

- segue

denominazioni, ma restava comunque un luogo esclusivo per chi aveva lavorato fra le banchine. Poi i tempi sono cambiati, il porto negli ultimi vent'anni ha abbracciato ancora di più la città e molti "muri" sono crollati». L'inaugurazione della nuova sede del Circolo, a 50 metri da quella vecchia, avvenuta nel 2007, ha contribuito al rinnovamento. «Il cartellone di eventi per i 70 anni del circolo, in programma fino a dicembre, è aperto a tutti - conclude Oliva - siamo la memoria di un mondo che, nonostante la crisi e le rivoluzioni lavorative, resiste con fierezza».

Un legame saldo con la storia proprio come quello che unisce la musicalità portoghese a quella genovese. «Sarà un concerto dedicato al fado, genere di musica popolare tipico portoghese - conclude il musicista Armando Corsi - La cantautrice Claudia Pastorino ha ripreso la tradizione, inaugurata negli anni '70 dal cantante Roberto Arnaldi, di tradurre brani di fado portoghese in italiano e in genovese creando un ponte fra Genova e l'Atlantico, reso possibile anche dai tanti legami storici e linguistici già esistenti. Io e Fabrizio Giudice, per rendere ancora più suggestiva l'atmosfera, suoneremo due strumenti tipici della liuteria di Genova: la chitarra arpa nata nell'800 e il mandolino genovese del '700».

L'INTERVISTA

MASSIMO MINELLA

«Fino a qualche tempo fa, si parlava di spostare lo Yacht Club per far crescere le riparazioni navali, adesso si parla di spostare le riparazioni. Difficile far capire a una persona di buon senso la piega che ha preso in città il dibattito sul lavoro». Ivano Bosco, segretario della Camera del Lavoro annuncia una «opposizione fortissima» e la «mobilitazione dei lavoratori del settore» contro chi spinge per ridurre il peso dell'industria portuale.

Bosco, il dibattito sulle riparazioni va avanti da anni. Il comitato "Porto Aperto" ha presentato un'ampia documento sul tema e i 5 Stelle in Regione sono tornati all'attacco. È la solita dicotomia fra ambiente e lavoro?

«Assolutamente no, non cadiamo in questa trappola. Anni fa già si sentiva parlare di spostare le riparazioni, ma era solo un tentativo speculativo. Noi lo abbiamo detto con chiarezza al tavolo convocato dal sindaco Doria: tutto deve partire dalla riconferma delle riparazioni. Attendiamo un analogo pronunciamento secco da parte delle istituzioni. Porre dubbi è pericoloso e lascia solo spazio a chi non sa nemmeno di cosa parla».

Non crede che stia pesando anche l'assenza di un presidente dell'autorità portuale?

«Sì, certo. È vero che la lentezza decisionale è una delle carat-

Bosco: "Da irresponsabili attaccare le riparazioni"

“

L'AFFONDO

Siamo poveri di lavoro, ma ricchi di comitati. E la politica dovrebbe battersi per sostenere l'occupazione



LE RIPARAZIONI NAVALI di nuovo al centro del dibattito in città

teristiche di Genova, ma di sicuro un presidente insediato avrebbe accelerato su questioni vitali come la gara per l'Ente Bacini e gli interventi sui bacini stessi, a cominciare dal 4 che, tramontata l'ipotesi di un nuovo bacino, deve diventare la struttura di punta, più grande e con mezzi capaci di servire al meglio il naviglio».

Non è giusto ascoltare anche la voce dei comitati?

«Giustissimo. A parte che qui siamo poveri di lavoro, ma ricchi di comitati, dico sì al confronto quando

l'obiettivo è trovare insieme le risposte a un problema. Ma non credo che la risposta sia: cancelliamo le riparazioni. E poi certi comitati non sono portatori di interessi della

città, ma di interessi particolari, di difesa di uno status. Vogliamo davvero che Genova diventi una città di 350mila abitanti

che vive solo di turismo? Vogliamo davvero portare a cinque chilometri dal centro abitato le riparazioni? Via, dove le mettiamo, sul Righi?»

Come dovrebbe essere impostato il confronto?

«Questa città deve consolidare e creare occasioni di lavoro, non cancellarle. E torno al tema iniziale, qui non c'è alcun conflitto fra ambiente e lavoro. Sono necessari degli interventi? Facciamoli subito e risolviamo i problemi. La verità è che gli unici attenti ai problemi ambientali sono stati fino a oggi i lavoratori con le loro battaglie sull'amianto, sulle sabbie. E nessuno può dimenticare che quando parliamo di riparazioni diciamo cento aziende, tutte regolarmente autorizzate a lavorare, 2.700 addetti diretti e duemila d'indotto. Teniamone conto quando parliamo di spostamenti».

Non c'è il rischio che alla fine se ne vadano loro?

«Le aziende vogliono investire nel porto che resta il primo centro italiano per allestimento, manutenzione e riparazione. Ma è chiaro che se non potranno farlo qui, lo fanno altrove. Sta già avvenendo».

REPUBBLICA/REDAZIA

Authority, Lucarelli, Provinciali... In porto con il fiato sospeso

Tutto fermo in attesa della nomina del presidente di Palazzo Rosciano

- LIVORNO -

TANTO GOSSIP e tutti con il fiato sospeso. Sul ticchettio del contaminuti: ma come si dice, *the show must go on*, lo spettacolo deve continuare. Così, in attesa che Rosi e Delrio si mettano d'accordo sulla "governance" del sistema portuale Livorno-Piombino, quella che può essere normale amministrazione va avanti. Domani sera, tocca al Propeller Club di Gloria Giani Pollastrini sui temi della sicurezza del lavoro in banchina. Ne parleranno, Jacopo Del Carlo, dello omonimo studio professionale, insieme al dottor Andrea Ferrucci (Benetti) al comandante Massimiliano Lupi (capo pilota del porto) al comandante Fiorenzo Milani (direttore di Federpilotti) l'ingegner Vittorio Marzuoli (sicurezza TDT) e il comandante Enrico Mucci, (rimorchiatori Neri). Concluderà il dibattito il comandante del porto, capitano di vascello (Cp) Vincenzo De Marco. Non è previsto alcun intervento

Comitato portuale. Come si diceva: *the show must go on*, ma a questo punto c'è chi preferisce rimanere dietro il sipario.

Altro tema è quello del comitato portuale di domani. All'ordine del giorno c'è la concessione temporanea a Lucarelli della banchina sud del molo Italia per "salvare" un traffico e la stessa impresa. Scatenata contro questa scelta l'Asamar, che contesta sia il metodo che la sostanza. Sul metodo: il comitato portuale è decaduto con la riforma. Sulla sostanza: il molo Italia secondo il prp è destinato a crociere e forestali, ogni altro utilizzo sarebbe forzatura. Sarà significativo vedere chi risponderà all'invito di partecipare: no l'Asamar, probabilmente no la Spedimar, altrettanto probabilmente no l'Assindustria. Solo un incontro tra istituzioni, con il sindaco Nogarini - che ha fatto spostare l'orario per poter partecipare - schierato per sostenere Lucarelli? E se Nogarini interverrà, come sarà l'incontro dopo lo scambio di accuse al vetriolo con il

segretario generale Provinciali? Di certo non sta finendo in bellezza, con l'auspicabile manfrina tra gentiluomini, la gestione **del** **Comitato portuale**

ED È GIUSTIFICATA l'amarezza di **Giuliano Galiani**, schiacciato da un "no" comprensibile solo per questioni di età, dopo aver condotto una dura e riuscita battaglia per accreditare a livello internazionale il sogno livornese della Piattaforma Europa. Rimane aperto il toto-presidente, che ormai con il prolungarsi dei tempi sta facendo più danni della grandine; alimentando scambi di accuse, richiami a incompatibilità e ineleggibilità, gossip su personali debolezze dei protagonisti (e non di uno soltanto) e il crescente timore che il porto finisca ancora una volta governato da Genova e dai genovesi. Una jattura? Ogni giorno che passa crea danni. Chissà se a Firenze e a Roma se ne rendono conto.

A.F.

COMITATO PORTUALE

Attesa per il dibattito
sul destino
del Molo Italia

BUONA DOMENICA

di MICHELA BERTI

MESSAGGI E GENTLEMEN

QUEL messaggio inviato dal sindaco Filippo Nogarin al segretario dell'Autorità Portuale Massimo Provinciali sul ruolo di un dipendente «speciale» è da cartellino rosso. Secondo chi lo ha rivelato si tratta di un endorsement bello e buono a un lavoratore vicino al primo cittadino... Via sindaco, certe cose non si fanno. Inutile dire «ho utilizzato un linguaggio poco consono, ma si trattava di un messaggio che non pensavo sarebbe finito sui giornali...». Ma come, il sindaco cade in queste ingenuità, proprio lui che ha tenuto per sé la delega alla comunicazione, nonostante paghi un portavoce e abbia un ufficio stampa assai nutrito! Tra istituzioni ci si parla direttamente, magari al telefono o faccia a faccia, i messaggi si lasciano ad altri contesti, più confidenziali tra amici, e non ci pare proprio che tra loro signori - Nogarin e Provinciali - si possa parlare di amicizia. D'altro canto però, secondo la mia modesta opinione, anche il comportamento del segretario generale dell'Autorità Portuale non è stato certo da gentleman. Se quel messaggio è un tentativo di pressing - mettiamola così - per la veloce «promozione» di un dipendente, allora Provinciali avrebbe dovuto denunciare subito l'«ingerenza» del primo cittadino. Non si aspetta di finire nell'angolo del ring per le presunte incompatibilità dei molteplici incarichi istituzionali per togliersi il «sassolino» dalla scarpa. Se invece quel messaggio aveva il tono bonario di un banale - seppur maldestro - suggerimento, allora perché farci addirittura una conferenza stampa? Un

siparietto davvero poco edificante per i principali rappresentanti amministrativi di questa città. Non fa bene all'immagine di Livorno vedere che il metodo grillino ha davvero poco di nuovo oltre che nella sostanza anche nella forma; inutile brandire in campagna elettorale e sui banchi del consiglio la parola «trasparenza» quando poi in maniera carsica si cerca di indirizzare le carriere di dipendenti pubblici. Ma anche l'avvocato Provinciali, forse, poteva ambire ad un congedo da questa città un pochino più signorile, senza veleni, che non fanno bene ai livornesi e nemmeno al ricordo che lascerà all'ombra dei Quattro Mori. «Il comportamento è lo specchio in cui tutti mostrano la loro vera immagine» scriveva Johann Wolfgang Goethe, come dargli torto...

LIVORNO

Si svolgerà domani, 17 ottobre, alle 19.15 nei locali dello Yacht Club, il convegno sulla sicurezza dal titolo: "Il Porto: luogo di lavoro. La safety: sinergia tra molteplici soggetti come fattore strategico di riduzione del rischio"

Organizzato dall'International Propeller Club Port of Leghorn, l'incontro vedrà la partecipazione dei rappresentanti delle principali attività che si svolgono in ambito portuale. Considerato quale luogo di lavoro, il porto richiede un'attenzione particolare in quanto la sicurezza deve essere garantita non solo sulla terraferma ma anche sui mezzi che vi accedono, senza dimenticare lo specchio delle acque circostanti.

Questo importante appuntamento è il secondo organizzato, e fortemente voluto, dalla presidente del Propeller Club di Livorno, **Maria Gloria**

PROPELLER CLUB

Sicurezza sul lavoro nel nostro porto: domani il convegno

Giani che ha voluto così ricordare, a tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nel sistema portuale, la centralità del tema della sicurezza e la necessità di agire insieme per migliorare sempre di più la qualità del lavoro e il rapporto tra operatori e utenti, tra area portuale e città. Vistra anche la particolarità del porto di Livorno che per buona parte si trova "dentro" la città.

L'apertura dei lavori sarà a cura dell'esperto di sicurezza e

prevenzione nei luoghi di lavoro, dott. **Jacopo Del Carlo**, dello studio Jacopo Del Carlo.

A portare le loro testimonianze ed esperienze sono stati invitati in qualità di relatori del convegno dott. **Andrea Ferrucci**, responsabile Cantiere Benetti Spa; cap. **Massimiliano Lupi**, capo pilota del porto di Livorno; cap. **Florenzo Milano**, dir. Fedepiloti; Ing. **Vittorio Marzuoli**, responsabile della sicurezza Tdt; con **Enrico Mucci**, direttore del servizio di ri-



Maria Gloria Giani



Vincenzo Di Marco

morchio, Gruppo Neri.

La conclusione del convegno sarà affidata al Cv **Vincenzo Di Marco**, direttore Marittimo della Toscana.

BANDO PER LE PERIFERIE » L'ANNUNCIO DEL PREMIER

Terme, Venezia, Bellana Renzi promette i soldi

Il governo annuncia il finanziamento dei progetti: Livorno punta a 18 milioni
L'assessore M5S Aurigi: «Bene per cambiare volto alla città, ma ora fuori gli atti»

di **Juna Goti**
D LIVORNO

Il governo ha deciso di finanziare tutti i progetti arrivati dai Comuni italiani per accedere ai fondi del bando sulle periferie. Così da ieri Terme del Corallo, fosso mai riaperto sul viale Caprera, controviale a mare e altri luoghi in stand by, o preda del degrado da anni, possono davvero sperare di cambiare volto.

A poco più di due settimane dalla Leopolda fiorentina e a meno di due mesi dal referendum costituzionale, in un clima da aperta campagna elettorale, è stato lo stesso Matteo Renzi a metterci la faccia annunciando all'assemblea dei sindaci dell'Anci che tutti i progetti presentati dai Comuni sulle periferie saranno finanziati entro il 2017 con 2 miliardi di euro (anziché 500 milioni) che il governo metterà a disposizione.

«Da ex sindaco prima ancora che da premier, credo che la sfida della qualità urbana e delle periferie sia una delle più difficili e affascinanti del nostro tempo», ha poi rilanciato via social

promettendo di fare «sul serio». «Oltre un anno fa - ha ricordato - abbiamo stanziato cinquecento milioni di euro e chiesto alle singole amministrazioni di tutta Italia, di tutti i colori politici, di presentarci i loro progetti. Abbiamo ricevuto, però, richieste per oltre due miliardi di euro. Con queste cifre avremmo dovuto bocciare tre progetti su quattro. Troppo». «Abbiamo lavorato sodo in queste settimane» e «davanti agli amministratori dell'Anci abbiamo annunciato ufficialmente che grazie al Cipe ci sono le risorse per finanziare tutti i progetti sulle periferie avanzati dalle singole amministrazioni comunali».

Se il premier porterà l'impegno fino in fondo lo vedremo nei prossimi mesi. Certo è che il Comune di Livorno, a fine agosto, ha candidato a quel bando dieci progetti di riqualificazione urbana. Costo complessivo: 41.858.117 euro, dove il finanziamento richiesto sul bando sfiora i 18 milioni previsti dal decreto (il resto poggia su contributi privati già previsti da protocolli di intesa e da bandi promossi dal Comune).

Cosa c'è dentro il pacchetto? In cima ci sono le Terme del Corallo, con il restauro del giardino centrale e del padiglione delle mescite, da trasformare in sala polifunzionale (2,2 milioni). La Chiccaia, a Shangi: demolizione del vecchio blocco popolare e ricostruzione di 54 alloggi (sono stati chiesti quasi 7 milioni, da aggiungere ai fondi previsti da Casalp). Per la Venezia è stata rispolverata l'apertura del fusso del viale Caprera, con la realizzazione del ponte di via della Venezia (931.800 euro). E ancora la Bellana, con spazi pedonali e ciclabili sul controviale Itala (1.670.000 euro), il nuovo mercato ortofrutticolo che il Comune vuole spostare al Nuovo Centro (5 milioni, da collegare al social housing Garibaldi), interventi sul fronte dell'arte e del teatro (si parla di un Festival teatrale itinerante, 150.000 euro) e della mobilità sostenibile (ciclostazione in piazza Dante e alcune stazioni di ricarica dei mezzi elettrici).

«Ben venga questa notizia, sono cifre e progetti importanti», reagisce l'assessore a cinque stelle, **Alessandro Aurigi**. «Ora,

però - sottolinea subito dopo - siamo in trepida attesa degli atti formali che ci confermino il finanziamento. Aspettiamo con ansia, anche perché abbiamo inserito questi progetti nella nostra programmazione». Per la serie: dopo l'annuncio i fatti.

Aurigi, pur evidenziando di voler mantenere per ora la cautela, dice due cose: 1) «I progetti che abbiamo presentato possono davvero cambiare il volto di Livorno»; 2) «con questi interventi si può far ripartire l'economia, perché capite bene cosa vuol dire per la piccola e media impresa di un comune come Livorno poter usufruire della messa in circolo di una quantità così importante di denaro per realizzare infrastrutture, non in progetti faraonici ma in interventi che servono alle comunità». Così la giunta a cinque stelle ora spera in Renzi? «Non si tratta di sperare in Renzi - controbatte Aurigi - ma in una politica nazionale che torni a guardare alle esigenze dei cittadini. E le esigenze dei cittadini le misurano i sindaci e gli amministratori. Di qualsiasi colore siano i governi, tornino a guardare agli interessi delle comunità».

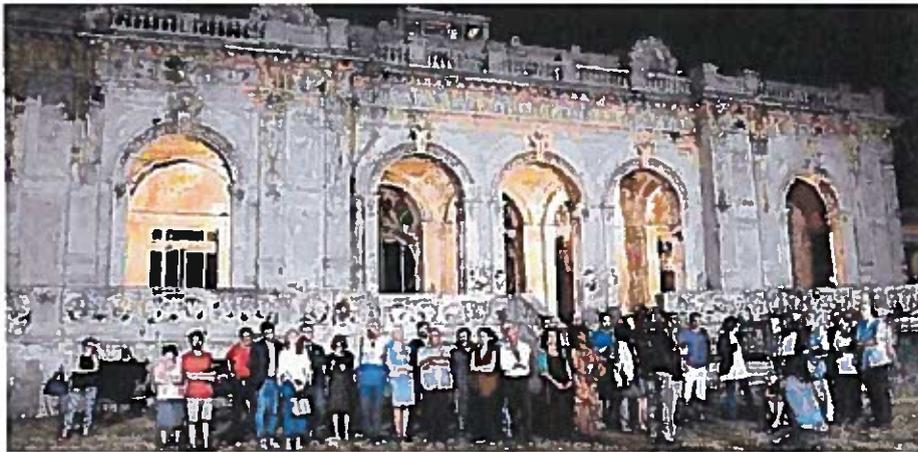
- segue



Mentre siamo al lavoro sui numeri della
Il tweet con cui Matteo Renzi ha annunciato che il governo vuole finanziare tutti i progetti presentati dai Comuni per accedere ai soldi del bando sulle periferie. Livorno ne ha presentati dieci



Il fesso sul viale Capreria, in Venezia (Marzi Pentafoto)



Le Terme del Corallo: associazioni e cittadini stanno facendo pressing per restaurarle (Marzi Pentafoto)

WORKSHOP A LIVORNO IN FORTEZZA VECCHIA

GNL e navi

Un confronto con le Capitanerie di Porto e la OLT sullo stato dell'arte del trasporto marittimo

GNL e navi

Ottobre 2016.

Il workshop sarà un'occasione di confronto sull'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo, sia da un punto di vista normativo, attraverso gli interventi delle istituzioni italiane di riferimento, sia in un'ottica operativa, per esaminare con alcuni operatori

di mercato, nazionali ed internazionali, stato dell'arte e prospettive.

Ecco il programma.

09.30 Registrazione e welcome coffee (Chairman: ammiraglio Luigi Giardino).

Dopo i saluti istituzionali i lavori affronteranno il "Il quadro normativo: stato dell'arte e prospettive". Intervengono: Luigi Giardino (ammiraglio Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto 6° Reparto Sicurezza della Navigazione Guardia Costiera), Enrico Maria Pujia (direttore generale D.G. Vi-

gilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Gilberto Dialuce (direttore generale D.G. Sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche Ministero dello Sviluppo Economico).

11.00 Coffee break.

11.30 Massimo Provinciali (segretario generale **Autorità Portuali** di Livorno), Benjamin Scholz (Ship Type Expert Gas Carriers DNV GI).

14.30 "La filiera logistica del GNL: sviluppo e opportunità economiche": Dario Soria (direttore generale Assocostieri), ne discute con: Alessandro Fino (amministratore delegato OLT Offshore LNG Toscana), Claudio Evangelisti (amministratore delegato Gas and Heat), Francesco Franchi (presidente e amministratore delegato Eni Costiero gas), Peter Fowles (Project Manager - LNG Supply Strategy, Carnival Corporation & plc), Pier Filippo Di Pejo (amministratore delegato LNG Med Gas Terminal).

LIVORNO - Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera 6° Reparto - Sicurezza della Navigazione e la società OLT Offshore LNG Toscana, grazie all'ospitalità **Autorità Portuali** di Livorno in Fortezza Vecchia hanno organizzato il Workshop "Il Verde incontra il Blu. Il GNL nei trasporti marittimi, fra aspetti normativi, tecnologia ed opportunità socio-economiche" che avrà luogo martedì 18 (segue a pagina 4)



La Gazzetta Marittima

GNL e navi

Un confronto con le Capitanerie di Porto e l'OLT sullo stato dell'arte del trasporto marittimo

LIVORNO – Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera 6° Reparto – Sicurezza della Navigazione e la società OLT Offshore LNG Toscana, grazie all'ospitalità dell'Autorità Portuale di Livorno in Fortezza Vecchia hanno organizzato il Workshop "Il Verde incontra il Blu. Il GNL nei trasporti marittimi, fra aspetti normativi, tecnologia ed opportunità socio-economiche" che avrà luogo martedì 18 Ottobre 2016. Il workshop sarà un'occasione di confronto sull'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo, sia da un punto di vista normativo, attraverso gli interventi delle istituzioni italiane di riferimento, sia in un'ottica operativa, per esaminare con alcuni operatori di mercato, nazionali ed internazionali, lo stato dell'arte e le prospettive. Ecco il programma.

09.30 Registrazione e welcome coffee (Chairman: ammiraglio Luigi Giardino). Dopo i saluti istituzionali i lavori affronteranno il "Il quadro normativo: stato dell'arte e prospettive". Intervengono: Luigi Giardino (ammiraglio Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto 6° Reparto Sicurezza della Navigazione Guardia Costiera), Enrico Maria Pujia (direttore generale D.G. Vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Gilberto Dialuce (direttore generale D.G. Sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche Ministero dello Sviluppo Economico).

11.00 Coffee break.

11.30 Massimo Provinciali (segretario generale Autorità Portuale di Livorno), Benjamin Scholz (Ship Type Expert Gas Carriers DNV GL).

14.30 "La filiera logistica del GNL: sviluppo e opportunità economiche": Dario Soria (direttore generale Assocostieri), ne discute con: Alessandro Fino (amministratore delegato OLT Offshore LNG Toscana), Claudio Evangelisti (amministratore delegato Gas and Heat), Francesco Franchi (presidente e amministratore delegato Eni Costiero gas), Peter Fowles (Project Manager - LNG Supply Strategy, Carnival Corporation & plc), Pier Filippo Di Peio (amministratore delegato LNG Med Gas Terminal).

La Gazzetta Marittima

Porto 2000: si balla con i Lupi?

LIVORNO – Premetto una breve considerazione da vecchio cronista della carta stampata: bella cosa il web, che consente di essere sulla notizia in tempo reale, mentre noi usciamo come minimo il giorno dopo. Però il web va cercato: e tra tutta la spazzatura che ci capita dentro, boh, me ne fido fino a un certo punto.

Perché questo pistolotto? Perché sulla complicata vicenda del “pasticciaccio brutto” della Porto 2000, a parte l’ufficialità del rinvio dell’apertura delle buste, volano sul web chiacchiere e dietrismi di tutti i tipi. Compreso quello che vorrebbe far risalire all’ex ministro Lupi alcune delle scelte che Delrio sta facendo sulle Autorità di sistema portuale, e che a loro volta rischiano – rischio considerato nullo da palazzo Rosciano, ma mai dire mai – di “congelare” la gara da parte di Pujia se dovesse ritenere che la selezione tra le tre cordate sarebbe opportuno lasciarla ai nuovi inquilini dello stesso palazzo Rosciano. Quasi incomprensibile? Sono d’accordo ma tant’è: siamo nel terreno dell’ipotetica pura su tutta la vicenda. Di certo c’è che a ieri non era stata ancora nominata la commissione esaminatrice delle tre offerte e che comunque Massimo Provinciali rimane responsabile del procedimento, quindi uno dei tre “giudicanti”. Le buste saranno aperte – salvo contrordine di Pujia- mercoledì 19 alle ore 11. Nel frattempo potrebbero anche essere chiariti i destini dell’AdsP Livorno-Piombino, visto che circolano con insistenza voci di un toto-presidente vinto da Luca Becce. Vecchio detto: chi entra in conclave Papa spesso ne esce cardinale. Ma ormai non ci resta che attendere. E comunque sia, chiunque sarà il responsabile della “governance” in questione, molte cose dovranno cambiare anche dentro palazzo Rosciano (e probabilmente dentro la stessa Porto 2000). Becce, in una intervista di ieri a La Nazione, ha auspicato cambiamenti “nella macchina” nella continuità delle linee di piano regolatore impostate da Gallanti e Provinciali. Già, far funzionare meglio la macchina, ovvero “le” macchine. Non si tratta di Difficiles Nugae, per dirla con Marziale (Epigrammi). Sarà una delle fatiche d’Ercole da affrontare nei due palazzi in vista di cambiamenti. Almeno si spera. Perché, come ha fatto capire Becce, ci sarà davvero da ballare con i lupi: quelli (e quelle) con la minuscola, ma che dovranno smettere di ballare e mettersi al passo.

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Porto 2000, tre in gara

Si è invece ritirata la quarta cordata con i livornesi di Cilp

LIVORNO – Alle 12 di martedì scorso sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte di acquisto per la maggioranza della Porto 2000. E sono scese in gara solo tre delle quattro cordate che a ottobre dell'anno scorso si erano fatte avanti per contendersi il 66% della società oggi controllata al 78% da APL e al 22% dalla Camera di Commercio. Il primo raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Aloschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10%). Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia spa (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la Marinvest srl (25%). Infine, il terzo player di riferimento è il CFG Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere. Ha dato forfait invece la cordata che vedeva abbinati la livornese Cilp con il Terminal Passeggeri di Venezia, che già da giorni aveva annunciato il suo ritiro dall'ATI.

* * *

Le segreterie provinciali di Fisascat Cisl e Uiltucs Uil venute a conoscenza delle ventilate dimissioni presentate dal presidente Porto 2000 e comunicate attraverso un'assemblea ai dipendenti, esprimono preoccupazione per gli sviluppi futuri che questo accadimento potrebbe comportare anche in vista della gara di privatizzazione che ormai è giunta alle fasi finali. Auspicano che il ruolo di presidente o amministratore venga conferito entro breve termine anche in ragione del fatto che ormai da mesi siamo in attesa di risposte certe sull'adozione del piano regolatore del porto; vero snodo cruciale per la sopravvivenza e implementazione della Porto 2000, che di conseguenza potrebbe comportare una spinta fondamentale alla stabilizzazione dei lavoratori precari; risposte che solo un dirigente al pieno servizio della società potrà essere in grado di fornire, risposte per altro fondamentali per la possibilità di sviluppo di cui la città tutta sente la necessità, ricordandoci che Livorno fa parte delle poche aree nazionali di crisi complessa.

Interporto "Vespucci" ristrutturato il debito

FIRENZE - Si è chiuso con successo l'accordo con le banche per la ristrutturazione del debito dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci (ITAV).

La firma è avvenuta a Firenze presso la sede di Fidi Toscana, avvisando (segue a pagina 4)

Interporto "Vespucci"

Il sor finanziario dell'operazione che ha impostato la manovra finanziaria e ne ha curato la negoziazione con le banche creditrici.

La lunga trattativa, che ha coinvolto 15 istituti di credito per un debito complessivo di circa 60 ml. di euro, si è sbloccata grazie al protocollo d'intesa firmato nel maggio scorso con il quale i soci Regione Toscana e **Amptia** di Livorno hanno garantito il necessario supporto alla società sia attraverso il prolungamento delle garanzie prestate sul debito sia attraverso un supporto finanziario, in parte in aumento di capitale ed in parte mediante acquisto di terreni, per un totale di circa 10 ml. di euro.

La ristrutturazione finanziaria prevede sostanzialmente una moratoria sul debito fino al 2022 accompagnata da un piano di dismissione di asset non strategici ed allo sviluppo di nuovi servizi logistici che consentiranno un drastico abbattimento dell'indebitamento finanziario nel suddetto arco temporale.

La firma dell'accordo ed il connesso aumento di capitale permetteranno ad ITAV di avviare la realizzazione del proprio piano strategico in stretta connessione con il più ampio progetto di sviluppo dell'area costiera livornese delineato nell'Accordo di Programma sottoscritto nel maggio 2015 tra autorità locali, Regione Toscana e Presidenza del Consiglio dei Ministri. Accordo che prevede importanti interventi infrastrutturali per la logistica integrata e la mobilità in ambito portuale (Darsena Europa e Zona franca doganale) e ferroviario (scavalco tra il Porto e l'Interporto e collegamento con la linea Vada-Pisa) destinati ad aumentare l'attrattività del porto e ad alimentare lo sviluppo dell'area ad esso retrostante.

Le banche intervenute nella firma della convenzione odierna sono: Banca MPS, MPS Capital Services, Banca CR Firenze, Banco Popolare, BNL, C.R. S. Miniato, C.R. Parma e Piacenza, Mediocredito Italiano, Unicredit, Unicredit leasing, UBI Banca, Unipol Banca, Nuova Banca dell'Etruria e del Lazio, C.R. Volterra e Banca CRAS.

Advisor legale dell'operazione è stato l'avvocato A. Martellacci dello studio KLegal di Firenze.

Piombino nuova wi-fi del porto

PIOMBINO - Alla stazione marittima del porto di Piombino è ora disponibile una rete wi-fi gratuita.

Questa installazione rappresenta (segue in ultima pagina)

Piombino nuova wi-fi

senta il primo tassello di una rete che ha l'obiettivo di estendersi a tutta l'area portuale. Il commissario Luciano Guerrieri crede infatti

nell'attuazione di un piano di informatizzazione dello stesso ente e di tutto il porto ed ha affidato all'Area Presidenza della dottoressa Roberta Macii il compito di predisporre e attuare un piano di digitalizzazione che da un lato preveda quanto la normativa richiede con il Codice dell'Amministrazione Digitale

per soddisfare le linee dettate dalla Unione Europea, da un lato dia un impulso tecnologico ed innovativo alla realtà portuale piombinese in parallelo allo sviluppo infrastrutturale e logistico.

Il nome della rete è WiFi_Porto_Piombino e per accedere basta autenticarsi con la propria mail o il

profilo Facebook. La realizzazione è stata effettuata dalla ditta Var-Group di Empoli, che ha vinto la gara indetta dall'Autore Portuale di Piombino, sotto la responsabilità di Debora Bertocci dell'Ufficio Sistemi Informativi ed il supporto dell'Area Tecnica diretta dall'ingegner Sandra Muccetti

Nerli: «Contento per la sentenza, ma la mia vita è rovinata» / INTERVISTA

Genova - «Otto anni per sentire la frase “il fatto non sussiste”: assolto in tredici secondi. È chiaro che sono soddisfatto, contento. Ma qualche riflessione questa vicenda la impone...».



Genova - «Otto anni per sentire la frase “il fatto non sussiste”: assolto in tredici secondi. È chiaro che sono soddisfatto, contento. Ma qualche riflessione questa vicenda la impone...».

Ci sono voluti otto anni per Francesco Nerli per uscire pulito dalla “vicenda”: la Procura di Napoli lo accusava di aver utilizzato il suo ruolo di presidente dell’Autorità portuale partenopea per ottenere soldi da girare al proprio partito di allora, i Ds. Perquisizioni, sequestro di presunti bilanci in cui erano riportati da una parte i nomi degli operatori che elargivano, dall’altra l’importo e poi il divieto di dimora a Napoli anche per gli altri imputati, l’ex segretario generale, **Pietro Capogreco**, e l’ex segretaria del presidente, Vita Convertino. Ieri però la prima sezione del Tribunale di Napoli ha assolto tutti dall’accusa di concussione e in aula è stata versata anche qualche lacrima. **«La mia vita è stata rovinata, anche se non sono uno che se la fa rovinare facilmente.** Però avete più visto un incarico pubblico dato a Nerli dopo l’inchiesta?». I giudici avevano chiesto tre anni di reclusione, il tribunale ieri ha ribaltato tutto: «Abbiamo anche rinunciato ai testi della difesa pur di accelerare la sentenza ed evitare la prescrizione». A Napoli l’ex numero uno di Assoport, era all’ultimo mandato: «Stavo uscendo da quell’esperienza, ero nel finale. Potevo anche venire a Genova, poi per motivi familiari rinunciai». Ma cos’è successo esattamente otto anni fa? «Una cena elettorale - spiega Nerli. Una semplice cena con 12, forse 13 persone. Secondo l’accusa non potevo partecipare perchè ero presidente del porto. Al tavolo c’erano alcuni operatori di Napoli: ma come potevo chiedere loro dei soldi? E poi erano rappresentanti di grandi gruppi, come Cosco, stiamo parlando del governo cinese...».

- segue

L'inchiesta va inquadrata nel momento storico di Napoli: era il tempo delle inchieste che stavano travolgendo la giunta Bassolino. E Nerli che di quel partito è sempre stato un esponente di spicco, c'è andato di mezzo: «Ma non ho nessuna intenzione di fare dietrologia. Aspetto la motivazione della sentenza e l'eventuale ricorso sulla mia assoluzione». Nerli, nato a Livorno, è stato deputato del Pci, senatore del Pds, presidente del porto di Civitavecchia e di Assoport, l'associazione degli scali italiani. **«Ora sono amministratore unico di "Assoport Servizi", stiamo lavorando sull'armonizzazione dei sistemi portuali, così che tutti possano dialogare».**

Alfonso Maria e Annalisa Stile, gli avvocati di Nerli, esultano: «Finalmente è arrivata la sentenza che ci aspettavamo: L'istruttoria ha dimostrato l'estraneità di Nerli e degli altri imputati. Basti pensare che nessuno degli oltre dieci operatori portuali coinvolti come persone offese ha mai dichiarato di essersi sentito in qualche modo indotto o costretto a rilasciare quei contributi elettorali, **ma di averli elargiti liberamente e spontaneamente e peraltro mai su richiesta diretta o indiretta di Nerli o di altre persone».**

L'editoriale

IL PORTO, NERLI E IL PREZZO ALTO DELLA GIUSTIZIA

Luigi Labruna

La notizia dell'ennesima assoluzione a Napoli dopo otto anni di un imputato eccellente (l'ex presidente del Porto, Francesco Nerli) produce innanzitutto un ovvio sollievo nei cittadini per il fatto che un giudice (di primo grado) ha accertato che un pubblico funzionario imputato di concussione non era affatto colpevole, essendo il grave reato risultato «insussistente». Ma oltre a ciò, induce a vari tipi di riflessioni. Alcune scontate: la fragilità del nostro sistema

penale; l'ingiustizia delle sofferenze e dei danni morali e materiali inflitti per lustri a cittadini che (a chiacchiere) sino a sentenza di condanna definitiva dovrebbero («debbono») esser considerati, in base alla Costituzione, «non colpevoli», e che invece sono abbandonati al pubblico ludibrio e costretti a dimettersi dai loro uffici; le difficoltà, e in certi casi la non piena attitudine dei pubblici accusatori di valutare appieno, sia nella fase delle indagini preliminari sia in quella dibattimentale, oltre che le prove contro anche quelle a favore degli indagati, limitandosi invece a prender atto di quelle che sono (o appaiono) le ipotesi di reato di cui vengono informati non sempre fondatamente per i più svariati motivi; l'indecenza della lunghezza spropositata dei processi, dovuta a molte e ben note ragioni.

Ma c'è un'altra riflessione. Riguarda gli effetti perniciosi che una giustizia con questi tempi e

con questi esiti determina sulla credibilità e sulla funzionalità delle organizzazioni politiche cui gli accusati appartengono o appartenevano e, ancor più, delle istituzioni o amministrazioni di cui essi erano titolari. Di casi del tipo di quello di Nerli, non rari in tutta Italia, a Napoli da anni si è perso il conto. Anche se bisogna riconoscere che negli ultimi tempi - al netto di qualche fuga in avanti: il caso del consigliere regionale ed ex presidente pd in Campania Stefano Graziano, accusato di concorso in associazione mafiosa e poi prosciolti dal gip in accoglimento della richiesta di archiviazione presentata dalla stessa Dia - qui da noi sembra che nella Procura qualcosa si muova nella giusta direzione di una maggioreolutezza accusatoria e di una minore esposizione mediatica dei pubblici ministeri. Ma quel che è successo negli anni precedenti è grave e, come dimostra l'ultimo processo, ancora attuale.

> Segue a pag. 41

Segue
dalla prima

Il porto e il prezzo della giustizia

Luigi Labruna

Basta pensare alle accuse, seguite dopo anni da assoluzioni, del capo della Polizia Pansa, del vicequestore Pisani, di non pochi componenti della giunta Iervolino, di Bassolino, De Magistris, De Luca, di componenti di spicco di ordini professionali, di imprenditori ecc., molti dei quali costretti (di fatto o de iure) a lasciare il campo a successori non sempre migliori di loro. Anzi.

Queste vicende sono un terribile deterrente ad assumere responsabilità amministrative o politiche per tan-

te persone oneste e perbene, che sentirebbero magari il dovere di dare il loro contributo disinteressato o professionale alla gestione della cosa pubblica e che si astengono dal farlo, perché dissuasi dai rischi giudiziari che incombono su qualsiasi pubblico amministratore destinato a ingrossare la folla di una valle di Giosafatte in cui a giudicare non è certo Dio.

E così, le istituzioni, i partiti, le amministrazioni deperiscono. E sempre più vasti spazi vengono lasciati a funzionari o amministratori mediocri e scarsamente capaci. E praterie sconfinata si aprono alle scorriere di un personale politico improvvisato, senza etica né competenza, privo di seria formazione, che li sceglie, li nomina, li caccia a seconda degli interessi propri e (o) delle cordate, fazioni, consorterie che si sono impadronite dei partiti ai quali, per l'art. 49 della Costituzione, spetta il compito di «concorrere con metodo democratico a determinare la politica nazionale».

Il divorzio dei migliori dalla politica è figlio al Sud anche di questa varia-

bile giudiziaria. Non è un caso - per ritornare alla vicenda più recente da cui siamo partiti - che dopo le dimissioni dell'imputato (ora assolto) Nerli, il porto di Napoli abbia vissuto (e stia vivendo) vita grama. Senza uno straccio di presidente in grado di elaborare e attuare programmi di recupero e di sviluppo credibili di un'attività fondamentale per l'economia napoletana. E che la sua gestione resti affidata - dopo indegni balletti svoltisi anche in Parlamento e l'alternarsi di svariati ministri, presidenti di regione e potenti di turno - a «commissari», persone perbene e corrette ma nominate e revocabili ad libitum dal governo, in attesa di una promessa palingenesi dei porti italiani e dell'area meridionale, alcuni dei quali (Salerno) hanno conosciuto e conoscono uno sviluppo che a Napoli ci sogniamo. Non sarebbe il caso di riflettere tutti, istituzioni, politici e magistrati sul prezzo alto che la democrazia paga a tutto ciò?

@luigilabruna1

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Nautilus

GUARDIA COSTIERA BRINDISI: RESOCONTO OPERAZIONE “MARE SICURO 2016”



BRINDISI – Si è conclusa con esito positivo una lunga ed intensa stagione estiva per la Capitaneria di Porto di Brindisi, al comando del Capitano di Vascello (CP) Salvatore MINERVINO. L'operazione “MARE SICURO 2016”, disposta dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto lungo gli oltre 8.000 km di litorale nazionale, co-ordinata dalla direzione Marittima della Puglia e Basilicata Jonica, che ha visto i militari della locale Capitaneria e del dipendente Ufficio Locale Marittimo – al Comando del Capo di 1a classe NP Francesco CRISTELLA – impegnati lungo il litorale di giurisdizione al fine di garantire la libera e sicura fruizione del mare e delle spiagge a tutti gli utenti del mare.

L'obiettivo fissato era quello di garantire, senza soluzione di continuità, la presenza sul tutto il territorio di competenza, finalizzata al prioritario aspetto della salvaguardia della vita umana in mare, senza prescindere dal controllo e conseguente repressione di tutti quei comportamenti che comportassero violazioni dell'Ordinanza di sicurezza balneare e della normativa nazionale sull'attività diportistica, oltre che in materia di abusiva occupazione demaniale marittima, inquinamento ambientale. Particolare attenzione è stata posta, come consuetudine, a quei comportamenti pericolosi posti in essere mediante l'inosservanza delle più elementari norme di sicurezza, sia da parte di diportisti che di bagnanti, che sono spesso alla base di gravi incidenti dalle conseguenze a volte molto gravi.

La fase operativa vera e propria è stata preceduta da una proficua attività di informazione e di formazione, anche attraverso mirati rapporti con le rappresentanze delle associazioni di categoria ed enti locali che hanno giurisdizione lungo il litorale. E' stata messa così in campo un'intensa attività di vigilanza in mare, tramite l'impiego dei battelli GC B18 e GC B48 – appositamente schierati ai fini dell'operazione – oltre a tutte le dipendenti unità navali, sul rispetto delle zone di mare riservate alla balneazione, mentre a terra, l'attenzione delle pattuglie automunite è stata concentrata alla presenza delle dotazioni di sicurezza obbligatorie per le strutture ricettive (stabilimenti balneari in primis) ed all'organizzazione del servizio di assistenza e salvataggio. In totale, sono stati eseguiti a mare ed a terra 2.500 controlli circa. La Sala Operativa ha coordinato e condotto con successo soccorsi in mare, permettendo di mettere in salvo 40 persone e prestare assistenza a 9 unità. Non sono stati registrati decessi.

Sul fronte della protezione ambientale e del delicato equilibrio della fascia costiera, sono stati oltre 600 i controlli ambientali, a terra e in mare che hanno interessato ogni fatto illecito costituente un pericolo o un effettivo danno all'ambiente marittimo e costiero derivante da scarichi illeciti, abbandono di rifiuti e deturpamento in generale. E' stata inoltre incrementata la presenza ai fini del controllo e deterrenza degli illeciti nell'A.M.P. di Torre Guaceto, all'interno della quale è stata predisposta una mirata attività di contrasto alla navigazione con acquascooters, condotta a terra dal personale della Sezione i Polizia Marittima ed in mare dalle dipendenti unità navali CP578 e CP720 in sinergia con la squadra nautica della Questura di Brindisi. Nell'ambito della repressione del fenomeno dell'abusiva occupazione di spazi demaniali marittimi, sono stati condotti oltre 600 controlli.

Non sono mancati inoltre i controlli lungo tutta la filiera della pesca con particolare riguardo alle specie ittiche di cui è vietata la catture in determinati periodi dell'anno nonché quelle specie per cui vige il divieto assoluto (datteri di mare, pinna nobilis, limoni di mare, ecc.) oltre che della ristorazione.

Nello stesso periodo, la Capitaneria di Porto di Brindisi ha condotto l'iniziativa Ministeriale denominata “Bollino blu” che ha consentito, da una parte evitare duplicazioni dei controlli in mare per il diportista e dall'altra ha garantito, per lo stesso motivo, maggiore efficienza per l'Amministrazione nell'attività ispettiva. Sono stati comunque circa 700 i controlli complessivamente esperiti sul diporto nautico. L'attività di controllo e contrasto degli illeciti ha prodotto, in sintesi, i seguenti risultati: notizie di reato trasmesse all'Autorità Giudiziaria: 8; persone denunciate a piede libero: 8; sanzioni amministrative comminate: 138 per un importo di oltre 65.000 euro.

Il Comandante Minervino evidenzia che l'attività della Guardia Costiera prosegue nel corso della stagione invernale ricordando che, per segnalare qualsiasi situazione sono attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7 il numero di centralino della Sala Operativa 0831521022 e la casella di posta elettronica cpbrindisi@mit.gov.it oltre che il numero blu 1530 che deve essere usato esclusivamente per segnalare emergenze in mare.

Gioia Tauro, Ugl: «Mct rispetti gli accordi»

Gioia Tauro - Il sindacato: «Non è consentito a nessuno far saltare gli accordi presi a suo tempo e dopo notevoli sforzi da parte di tutti».



Gioia Tauro - «Nessuno può tornare indietro sugli accordi già presi. Quanto sta avvenendo a Gioia Tauro è una vergogna e interroga direttamente l'azienda Mct, il governo nazionale e quello regionale». Lo afferma la segretaria dell'Ugl Calabria, Ornella Cuzzupi, in merito all'esubero dei 442 portuali confermato dall'azienda determinando la protesta dei lavoratori che stanno bloccando lo scalo. **I rappresentanti della Mct, nel corso di un incontro, ieri avevano di fatto comunicato ai sindacati che gli accordi stipulati nei mesi scorsi a Palazzo Chigi, che prevedevano anche l'istituzione di un'agenzia incaricata di ricollocare le maestranze in esubero in diversi porti italiani, non è più valido.** «Non è consentito a nessuno far saltare gli accordi presi a suo tempo e dopo notevoli sforzi da parte dei sindacati - dice Cuzzupi - accordi che avrebbero dovuto garantire l'assorbimento dei lavoratori sia attraverso il ricorso ai contratti di solidarietà, che con la creazione di un'Agenzia del lavoro che avrebbe dovuto riqualificarli». **Un risultato che nello scorso mese di luglio, era stato accolto con soddisfazione.**

«Se è cambiato qualcosa - dice ancora il segretario regionale dell'Ugl Calabria - bisogna che venga spiegato chiaramente e chi non sta rispettando i patti deve assumersi le proprie responsabilità. Il governo nazionale non può abbandonare la Regione così come ha fatto in occasione del trasferimento in Puglia della fabbrica per la costruzione di automobili, che pure era stata data per costruita e poi è evaporata all'improvviso.

- segue

Non vorremmo - dice ancora Cuzzupi - che si ripetesse la brutta figura che il governatore Mario Oliverio ha rimediato in quell'occasione. Se davvero esiste una filiera tra il governo nazionale e quello regionale è il momento giusto per farlo vedere. Anche perché fino ad oggi la nostra Regione è stata praticamente abbandonata a se stessa dal governo Renzi. L'accordo su Gioia Tauro - continua la sindacalista - è fondamentale per il futuro stesso del porto e per 440 famiglie che non possono essere messe sul lastrico. Invito tutti i soggetti interessati ad assumersi in pieno le proprie responsabilità anche in vista dell'incontro che è stato convocato per il 19 ottobre a Roma per verificare l'accordo all'epoca sottoscritto. **La Mct fino ad allora deve congelare l'annunciato avvio delle procedure di mobilità. L'Ugl, per conto suo, non farà mancare - conclude - il consueto apporto».**

LA PROTESTA Dopo l'annuncio dei 442 esuberanti dalla Mct, i lavoratori hanno scioperato per 50 ore bloccando le navi container contro l'azienda che esternalizza. Governo assente

Guerra tra poveri nel porto fantasma di Gioia Tauro

» LUCIO MUSOLINO

Gioia Tauro (Reggio Calabria)

Cinquanta ore di blocco. Più di 400 lavoratori che rischiano di essere licenziati entro dicembre. Usato per decenni come strumento clientelare della politica e come "depandance della 'ndrangheta" (scrive la Direzione nazionale antimafia, ndr), in questi giorni il porto di Gioia Tauro fa da sfondo a una delle bombe sociali più pericolose della Calabria. Ieri notte il blocco è stato sospeso, i portuali hanno ripreso a lavorare e le navi container hanno ricominciato ad attraccare di nuovo nel porto commerciale più importante del Mediterraneo.

L'ennesima riunione tra i sindacati e i vertici del terminalista Medcenter (Mct) ha partorito un ostracismo verbale secondo cui l'azienda "si impegna a effettuare un approfondito riesame della situazione considerando gli aspetti del lavoro sulla base dei volumi di traffico".

QUESTO HA RAFFREDDATO gli animi dopo la minaccia di avviare la procedura di mobilità per 442 dipendenti. Comunque è troppo poco per scongiurare il licenziamento dei portuali con buona pace degli impegni che Mct aveva assunto a luglio con i sindacati, la Regione Calabria e i ministeri del Tesoro e delle Infrastrutture.

Il servizio è ripreso dopo due giorni di paralisi totale dello scalo. Non senza difficoltà per Cgil, Cisl, Uil e Sul. Per molti, infatti, è l'ennesima dimostrazione di come il terminalista in Calabria sembra fare il bello e il cattivo tempo. L'ufficio stampa dell'azienda fa

sapere che non intende commentare la situazione che la stessa Mct ha contribuito a creare assumen-

do nel 2011, in piena crisi, circa 300 dipendenti prima a tempo determinato e poi con contratti definitivi, in seguito alla decisione del giudice del lavoro di Palmi.

Oggi quegli stessi dipendenti rischiano di essere licenziati mentre buona parte del lavoro che potrebbero svolgere all'interno del porto di Gioia Tauro negli anni è stato esternalizzato dalla Medcenter e affidato ad altre aziende che, a loro volta, hanno assunto personale.

Fare un passo indietro, a questo punto, significherebbe che saranno le ditte che lavorano con Mct ad avviare i licenziamenti: una guerra tra poveri in una delle Regioni con il più alto tasso di disoccupazione.

E intanto politici regionali e nazionali stanno dimostrando tutta la loro incapacità non riuscendo neanche a trattare alla pari con la Medcenter che, da oltre 5 anni, ha fatto ricorso alla cassa integrazione "a rotazione" per far fronte alla crisi che, dal 2008 a oggi, ha visto una riduzione del volume dei container in transito da Gioia Tauro.

L'ACCORDO di programma quadro prevede l'istituzione di un'Agenzia del lavoro, dove i portuali in esubero saranno "parcheggiati" in attesa di essere formati e riconvertiti in altre attività funzionali allo scalo, come la cantieristica navale (con la realizzazione del bacino di carenaggio), il gateway ferroviario (l'appalto è stato già assegnato ma dei lavori ancora neanche l'ombra) e tutta una serie di iniziative che possono nascere con un piano di utilizzo del retro-

porto. L'accordo però, al momento, è solo sulla carta.

Per i lavoratori, infatti, "l'Agenzia è l'anticamera del licenziamento. Come facciamo a credere a chi ha promesso mari e monti per una zona industriale del porto di Gioia Tauro che di fatto non esiste?".

Nella migliore delle ipotesi i sindacati riescono a convincere l'azienda a ridurre gli esuberanti. Ma i licenziamenti saranno, comunque, qualche centinaio. E qui si consuma l'altro capitolo della guerra tra poveri. "Siamo noi - si sfoga un giovane operaio assunto nel 2011 - che spostiamo i container e non possiamo essere considerati esuberanti. Pretendiamo meritocrazia nella scelta di chi licenziare. Siamo noi la forza produttiva e se andiamo via il porto si ferma".

"La mancanza di occupazione è dovuta al fatto che dietro il porto non c'è una zona industriale o un sistema di logistica come avviene da altre parti. - aggiunge il segretario generale della Cgil Nino Costantino -. Questo è il deficit di chi ha governato in questi 10 anni il Paese e la Regione Calabria".

Un dipendente di Mct sbotta: "Dov'è la politica qui? Avete visto un ministro che protesta con noi?".

NELL'ESTATE del 2014 era venuto il ministro dell'Ambiente Gianluca Galletti, ma all'epoca serviva a tenere buoni gli operai per il trasbordo delle armi chimiche provenienti dalla Siria. Una visita accompagnata da un tweet del premier Matteo Renzi: "Reggio Calabria. Tribunale, porto di Gioia Tauro, mantenimento posti di lavoro Finmeccanica, cantieri in dissesto e scuole. #italiariparte".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- segue



Due giorni di stop

È durato 50 ore il fermo del porto di Gioia Tauro, bloccato dalle proteste naxite dopo che la Mct - azienda che lo gestisce - aveva annunciato oltre 400 esuberanti. Alcuni lavoratori sono così tornati sulle gru e sui carrelli. La situazione si è sbloccata dopo un'assemblea di 5 ore nel corso della quale i sindacati hanno annunciato la ripresa della trattativa sull'agenzia del lavoro e la disponibilità della Mct di verificare se esistono le condizioni per ridurre gli esuberanti.

Cientele e 'ndrangheta
Organici gonfiati, ministri
in visita e propaganda
renziana: ora si rischiano
i licenziamenti



Gth dalle gru La protesta dei lavoratori al porto di Gioia Tauro

Porti: riprende la trattativa, Gioia Tauro torna operativo

Dopo 50 ore blocco ripreso il dialogo sugli esuberi e l'Agenzia del lavoro



(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 14 OTT - Si sblocca dopo 50 ore il fermo del porto di Gioia Tauro. Dopo ore convulse di trattative e mediazioni un primo gruppo di lavoratori è tornato sulle gru e sui carrelli. La situazione si è sbloccata dopo un'assemblea durata 5 ore nel corso della quale i sindacati hanno annunciato la ripresa della trattativa sull'Agenzia del lavoro ma soprattutto la disponibilità di Mct di verificare se esistono le condizioni per ridurre il numero dei 442 esuberanti. La verifica sarà fatta sulla base degli aspetti tecnico-organizzativi avendo come riferimento i volumi del novembre 2015. La mediazione dei sindacati (alle assemblee erano presenti anche i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil) ha prodotto la rimozione del fermo. Adesso l'attenzione si sposta su Roma: il 19 è previsto un incontro sui meccanismi per lanciare l'Agenzia del lavoro, ma soprattutto sugli elementi di potenziamento delle attività che dovrà portare al reinserimento entro 3 anni dei portuali collocati fuori la produzione.

Il Nautilus

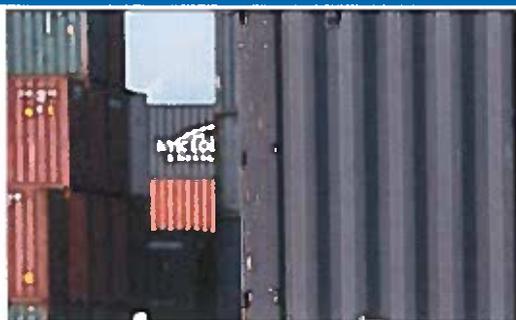
Porto di Gioia Tauro: lo scalo torna operativo dopo 50 ore blocco



GIOIA TAURO – Si sblocca dopo 50 ore il fermo del porto di Gioia Tauro. Dopo ore convulse di trattative e mediazioni un primo gruppo di lavoratori è tornato sulle gru e sui carrelli. La situazione si è sbloccata dopo un'assemblea durata 5 ore nel corso della quale i sindacati hanno annunciato la ripresa della trattativa sull'Agenzia del lavoro ma soprattutto la disponibilità di Mct di verificare se esistano le condizioni per ridurre il numero dei 442 esuberanti.

La verifica sarà fatta sulla base degli aspetti tecnico-organizzativi avendo come riferimento i volumi del novembre 2015. La mediazione dei sindacati (alle assemblee erano presenti anche i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil) ha prodotto la rimozione del fermo. Adesso l'attenzione si sposta su Roma: il 19 è previsto un incontro sui meccanismi per lanciare l'Agenzia del lavoro, ma soprattutto sugli elementi di potenziamento delle attività che dovrà portare al reinserimento entro 3 anni dei portuali collocati fuori la produzione.

The Medi Telegraph



Gioia Tauro, la protesta rientra dopo 50 ore di fermo

Gioia Tauro - La mediazione dei sindacati (alle assemblee erano presenti anche i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil) ha prodotto la rimozione del fermo.

Gioia Tauro - Si è sbloccato dopo 50 ore il fermo del porto di Gioia Tauro. Dopo ore convulse di trattative e mediazioni **un primo gruppo di lavoratori è tornato sulle gru e sui carrelli**. La situazione si è sbloccata ieri sera dopo un'assemblea durata 5 ore nel corso della quale i sindacati hanno annunciato la ripresa della trattativa sull'Agencia del lavoro ma soprattutto la disponibilità di Mct di verificare se esistono le condizioni per ridurre il numero dei 442 esuberanti.

La verifica sarà fatta sulla base degli aspetti tecnico-organizzativi avendo come riferimento i volumi del novembre 2015. La mediazione dei sindacati (alle assemblee erano presenti anche i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil) ha prodotto la rimozione del fermo. Adesso l'attenzione si sposta su Roma: il 19 è previsto un incontro sui meccanismi per lanciare l'Agencia del lavoro, ma soprattutto sugli elementi di potenziamento delle attività che dovrà portare al reinserimento entro 3 anni dei portuali collocati fuori la produzione.

Gioia Tauro, Ugl: «Mct rispetti gli accordi»

L'agenzia dei lavoratori è a rischio: «Siamo abbandonati»

«Nessuno può tornare indietro sugli accordi già presi. Quanto sta avvenendo a Gioia Tauro è una vergogna e interroga direttamente l'azienda Mct, il governo nazionale e quello regionale». Lo afferma la segretaria dell' Ugl Calabria, Ornella Cuzzupi, in merito all'esubero dei 442 portuali confermato dall'azienda determinando la protesta dei lavoratori che stanno bloccando lo scalo. I rappresentanti della Mct, nel corso di un incontro, ieri avevano di fatto comunicato ai sindacati che gli accordi stipulati nei mesi scorsi a Palazzo Chigi, che prevedevano anche l'istituzione di un'agenzia incaricata di ricollocare le maestranze in esubero in diversi porti italiani, non è più valido. «Non è consentito a nessuno far saltare gli accordi presi a suo tempo e dopo notevoli sforzi da parte dei sindacati - dice Cuzzupi - accordi che avrebbero dovuto garantire l'assorbimento dei lavoratori sia attraverso il ricorso ai contratti di solidarietà, che con la creazione di un'Agenzia del lavoro che avrebbe dovuto riqualificarli». Un risultato che nello scorso mese di luglio, era stato accolto con soddisfazione. «Se è cambiato qualcosa - dice ancora il segretario regionale dell' Ugl Calabria - bisogna

che venga spiegato chiaramente e chi non sta rispettando i patti deve assumersi le proprie responsabilità. Il governo nazionale non può abbandonare la Regione così come ha fatto in occasione del trasferimento in Puglia della fabbrica per la costruzione di automobili, che pure era stata data per costruita e poi è evaporata all'improvviso. Non vorremmo - dice ancora Cuzzupi - che si ripettesse la brutta figura che il governatore Mario Oliverio ha rimediato in quell'occasione. Se davvero esiste una filiera tra il governo nazionale e quello regionale è il momento giusto per farlo vedere. Anche perché fino ad oggi la nostra Regione è stata praticamente abbandonata a se stessa dal governo Renzi. L'accordo su Gioia Tauro - continua la sindacalista - è fondamentale per il futuro stesso del porto e per 440 famiglie che non possono essere messe sul lastrico. Invito tutti i soggetti interessati ad assumersi in pieno le proprie responsabilità anche in vista dell'incontro che è stato convocato per il 19 ottobre a Roma per verificare l'accordo all'epoca sottoscritto. La Mct fino ad allora deve congelare l'annuncio avvio delle procedure di mobilità. L'Ugl, per conto suo, non farà mancare - conclude - il consueto apporto».



La Msc London nello scalo di Gioia Tauro

Gioia Tauro, caotica la situazione con i sindacati in difficoltà

Porto, operai di nuovo al lavoro Ma la paura e la rabbia restano

L'azienda Mct si impegna solo a rivedere i piani Ora è corsa contro il tempo per attivare l' Agenzia

Alfonso Naso GIOIA TAURO Deserto, gru alzate e ferme, nessun mezzo el piazzale.

Scene surreali al porto di Gioia tauro dove dalla serata di mercoledì tutte le attività sono state bloccate in maniera autonoma e spontanea dai lavoratori. Dopo quella riunione fiume tra organizzazioni sindacali e Medcenter Container Terminal per redigere il piano degli esuberanti da inviare a Roma al fine di iniziare il percorso di reinserimento nell' Agenzia del Lavoro Portuale, si è scatenato l' inferno. Il numero non ridotto delle eccedenze fissato in 442 unità ha fatto esplodere una protesta di lavoratori (i quali non sanno cosa li aspetta nel futuro e soprattutto non sanno materialmente come funziona questo nuovo organismo ministeriale di formazione e ricollocamento). Dopo interminabili riunioni andate avanti ieri, oggi sono arrivati i segretari regionali. Non che il risultato sia cambiato. Ma ieri pomeriggio l' Azienda che era stata contattata in precedenza dal cronista e al quale aveva risposto con un laconico "no comment", ha inviato una nota dal seguente tenore: «Dopo le riunioni con le segreterie regionali di Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul si è convenuto di riprendere il percorso di dialogo che ha portato alla firma del protocollo del luglio scorso a Roma al fine di permettere

l' avvio dell' Agenzia del Lavoro, e su richiesta delle organizzazioni sindacali che chiedono una riduzione significativa degli esuberanti, l' azienda si impegna a effettuare un approfondito riesame della situazione verificando con le parti sociali gli eventuali margini esistenti anche considerando gli aspetti tecnico -organizzativi del lavoro sulla base dei volumi con riferimento al periodo dal novembre del 2015 e fino a oggi». Una timida apertura niente di più.

Mentre i lavoratori sono rimasti fino al tardo pomeriggio in assemblea nel terminal. Medcenter aveva minacciato di partire con la mobilità ma poi tutto è rientrato.

Nella delicata vertenza si è registrato il silenzio completo dell' Autorità Portuale sempre più organo fantasma in un porto allo sbando. Il commissario Agostinelli in procinto di lasciare Gioia Tauro per fare spazio a il presidente e tutti i vertici dell' Ente statale hanno deciso la linea del silenzio perché si tratta di

- segue

una trattativa privata e sindacale ma almeno una chiamata al senso di responsabilità tutti i lavoratori la attendevano. Invece nulla, buio completo e nessuna presa di posizione nonostante nelle banchine c'è il caos da diversi giorni.

Alla fine di queste estenuanti giornate non cambia la linea aziendale e nello scollamento totale dei lavoratori con i sindacati con le assemblee in parte abbandonate e in mancanza di un autorevole intervento della politica il problema rimane intatto. Così come resta intatta la paura per il futuro. In tarda serata è arrivata la svolta con il rientro al lavoro e il ritorno di tutte le attività del terminal. È bastata una promessa ancora tutta da verificare per far tornare la pace e la ripresa di una trattativa che in ogni caso si annuncia già da ora che non porterà significativi miglioramenti in termini numerici degli esuberi strutturali. Del resto Mct ha da tempo annunciato una cura dimagrante. Per le analisi sul perché questo sia avvenuto è un problema che doveva essere affrontato prima. Adesso è il tempo di leccarsi le ferite.³

ALFONSO NASO

Il Porto di Gioia Tauro torna operativo

Dopo 50 ore blocco ripreso dialogo su esuberi e Agenzia lavoro

Si sblocca dopo 50 ore il fermo del porto di Gioia Tauro. Dopo ore convulse di trattative e mediazioni un primo gruppo di lavoratori è tornato sulle gru e sui carrelli. La situazione si è sbloccata dopo un'assemblea durata 5 ore nel corso della quale i sindacati hanno annunciato la ripresa della trattativa sull'Agenzia del lavoro ma soprattutto la disponibilità di Mct di verificare se esistono le condizioni per ridurre il numero dei 442 esuberi. La verifica sarà fatta sulla base degli aspetti tecnico-organizzativi avendo come riferimento i volumi del novembre 2015. La mediazione dei sindacati (alle assemblee erano presenti anche i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil) ha prodotto la rimozione del fermo. Adesso l'attenzione si sposta su Roma: il 19 è previsto un incontro sui meccanismi per lanciare l'Agenzia del lavoro, ma soprattutto sugli elementi di potenziamento delle attività che dovrà portare al reinserimento entro 3 anni dei portuali collocati fuori la produzione.

IL PROCURATORE DE RAHO: GIOIA TAURO SOTTO OSSERVAZIONE

«La 'ndrangheta traffica in armi e droga con le milizie islamiste»

IL COLLOQUIO

GAETANO MAZZUCA

REGGIO CALABRIA. «Gioia Tauro può essere un ottimo punto di partenza, sicuramente inizieranno subito degli approfondimenti». Per il procuratore capo di Reggio Calabria Federico Cafiero De Raho il reportage di Domenico Quirico può rappresentare la chiave per svelare i legami tra 'ndrangheta calabrese e Isis. Da tempo il magistrato, impegnato da oltre trent'anni nella lotta alla criminalità organizzata campana prima e calabrese oggi, cerca le tracce dei rapporti tra 'ndranghetisti e uomini del califfato.

Per De Raho «la 'ndrangheta è un'organizzazione criminale che si muove per finalità di profitto, quindi ovunque c'è un profitto, un interesse. D'altro canto per l'importazione delle armi con chi ha rapporti se non con determinati ambienti che sono vicini al terrorismo o che sono vicini alle guerre che si sono sviluppate negli ultimi anni in alcuni Paesi? Quindi, comunque, le armi vengono da quei territori. Attraverso l'Isis riuscirebbe anche ad avere droga, soprattutto eroina». È questa l'ipotesi su cui lavora la Dda reggina, anche se precisa lo stesso procuratore, «elementi concreti non ne abbiamo fino a oggi rinvenuti. Ma è una pista che continuiamo a seguire. Stiamo eseguendo appro-

fondimenti, abbiamo attività molto ampie su tutta la provincia di Reggio Calabria».

In questi mesi su disposizione della Dda le forze dell'ordine hanno eseguito uno scrupoloso monitoraggio su internet su persone che provengono dalle aree più calde e che risiedono nel territorio reggino e possano aver avuto rapporti con esponenti dell'Isis o con quel mondo vicino al terrorismo. Grande attenzione poi sulle centinaia di migranti sbarcati negli ultimi mesi sulle coste reggine. L'ipotesi è che i clan calabresi siano riusciti a inserirsi nel lucroso traffico di esseri umani dalle coste del Nord Africa trattando con le organizzazioni terroristiche islamiste. «Lavoriamo con grande

attenzione - aggiunge Cafiero De Raho - siamo alla ricerca di conferme». Armi, droga, profughi, ma gli affari potrebbero comprendere anche i reperti archeologici. «Le vicende raccontate nell'articolo sono spiegate in modo molto preciso e questo fa pensare che effettivamente ci sia stata una importazione di opere d'arte attraverso le banchine del porto di Gioia Tauro. Se effettivamente così è stato - sottolinea il procuratore reggino - certamente vi è stato un coinvolgimento della 'ndrangheta».

Da anni il porto calabrese «è la prima porta d'accesso per l'importazione di cocaina in Italia, dentro vi opera una rete di sostegno che è diretta espressione della 'ndrangheta, capace di far transitare tonnellate di stupefacente all'anno». Per il procuratore di Reggio Calabria l'ipotesi che tra i container del porto si nascondano le prove dei legami tra Isis e 'ndrangheta «è possibile, ora, però, si tratta di verificarlo».

Nel circuito turistico Nicolosi e Piazza Armerina

Noto si "imbarca" sulle navi da crociera

*Un progetto promosso anche dall' **Autorità portuale** di Catania*

Corrado Parisi NOTO Si punta alla destagionalizzazione del turismo nella cittadina barocca, attraendo i crocieristi che per le loro escursioni potrebbero scegliere Noto. La capitale del barocco è stata inserita all' interno del progetto "Fam Trip" della Sicilia orientale. Si tratta di un progetto promosso da Catania Cruise terminal, l' amministratore delegato è Antonio Di Monte, e dall' **autorità portuale** catanese (commissario straordinario è l' ammiraglio Nunzio Martello). Ad essere coinvolti nel progetto sono stati quattro comuni, oltre Catania e Noto, anche Piazza Armerina e Nicolosi. Alla presentazione del "Fam Trip" hanno partecipato i sindaci dei comuni interessati oltre ai promotori del progetto.

«Passa dal turismo crocieristico - ha detto il sindaco di Noto, Corrado Bonfanti - la destagionalizzazione della nostra capacità ricettiva. Andiamo verso l' obiettivo del turismo tutto l' anno». È un progetto a medio -termine e già in questi giorni sono stati mossi i primi passi. Oggi a Noto sono attesi i responsabili escursioni delle più importanti compagnie di navi crociera che "battono" il Mediterraneo, accompagnati da alcuni blogger e professionisti del mondo dei viaggi. La

delegazione dovrà scoprire cosa possono offrire i territori dei quattro comuni coinvolti nel progetto che si trovano tutti a meno di un' ora di viaggio dal porto di Catania. Per quanto riguarda il territorio netino i crocieristi potrebbero essere interessati al centro storico e alle decine di chiese e palazzi nobiliari. Noto offre anche le sue bellezze naturalistiche come l' oasi naturale di Vendicari, Cavagrande del Cassibile e il borgo di Marzamemi. Su questa scia nel circuito si inseriscono le bellezze di Piazza Armerina con la villa romana del Casale e Nicolosi, paesino a pochi passi dai crateri dell' Etna.4.

I primi 6.000 metri cubi di sabbia negli approdi di Tremestieri

Dragaggio, l' Authority dispone di due imprese ma non è autorizzata

Di Sarcina: una ditta ha vinto la gara, l' altra ci deve un "residuo": da giugno chiediamo invano l' ok a Palermo

Alessandro Tumino «Potremmo intervenire subito, addirittura scegliendo tra due imprese differenti, ma ci manca la solita autorizzazione al dragaggio da parte dell' apposito ufficio dell' assessorato regionale all' Ambiente. L' abbiamo chiesta, richiesta e sollecitata invano, quest' autorizzazione, da giugno. Da quando, al fine di ridurre i tempi d' intervento dopo gli insabbiamenti, abbiamo aggiudicato una gara preventiva per realizzare i dragaggi durante la cattiva stagione: fino a un massimo di 60.000 metri cubi di sabbia».

È molto preoccupato, il segretario generale dell' Autorità portuale, l' ingegnere Francesco Di Sarcina, dopo l' apparizione della lunga striscia sabbiosa accanto al molo, da tempo prevista anche nelle sue dimensioni dagli esperti di Dhi, la società danese cui l' Authority si è affidata per i calcoli, le previsioni e le proiezioni sugli insabbiamenti. Nell' attesa che finisca la telenovela dell' ultimo parere necessario a costruire il porto da 72 milioni. «Sapevamo tutto: sia che sarebbe accaduto, sia che, come calcolato da Dhi, sarebbero entrati in questi ultimi giorni circa 6.000 metri cubi di sabbia.

In previsione di tutto ciò e della lunga stagione da affrontare in tema di insabbiamenti (da

ottobre ad aprile, ndr), l' Autorità portuale - ricorda Di Sarcina - si è mobilitata fin dalla primavera, aggiudicando a giugno quella gara per dragaggi fino a 60.000 metri cubi, così da disporre di un' impresa che possa intervenire in modo completo, in casi di eventi eccezionali.

Peraltro - spiega il segretario generale - per questa limitata quantità di sabbia, potrebbe bastare il "residuo di smaltimento" ancora dovuto dall' impresa Scuttari, che dispone di un pontone attivo nel vicino porto di Milazzo. Insomma siamo in condizione di richiedere già domattina l' intervento di un' impresa, ma non potremo farlo finché la Regione non ci rilascerà quell' autorizzazione che chiediamo da giugno».

A questo punto gli interrogativi sono due, l' uno più stringenti dell' altro. Il primo riguarda i tempi che saranno necessari agli uffici dell' assessorato regionale all' ambiente per far prelevare ed esaminare

- segue

queste prime "sabbie" di Tremestieri e per autorizzarne, come di consueto, lo smaltimento in un tratto di mare vicino. Non si può ragionevolmente pensare che all' interno della burocrazia palermitana ci sia qualcuno privo di solerzia o insensibile rispetto all' urgenza dell' autorizzazione per il traffico dei Tir nella terza città di Sicilia. È certo, però, che se un' autorizzazione viene chiesta a giugno e risulta attesa quattro mesi dopo, la logica conclusione è che non si scioglie il punto chiave.

La Regione evidentemente ritiene che un dragaggio non possa essere autorizzato prima che l' insabbiamento avvenga.

Ma se è così, lo si dica una volta per sempre. Perché la buona volontà più volte mostrata dall' assessore regionale Maurizio Croce non potrà mai far cambiare agli uffici una precisa interpretazione delle norme di legge.

Il secondo interrogativo: quanto tempo rimane prima che la prossima consistente sciroccata faccia crescere la "spiaggetta" dagli attuali 6.000 metri cubi a 10 o a 15mila, con l' impossibilità di usare il molo esterno e con l' obbligo di limitarsi a quello di riva? Qui la risposta c' è. Ce la darà presto, con tanto di tonnellaggio di sabbia e ghiaia, la società danese Dhi. Ma non servirà...4.

ALESSANDRO TUMINO

Il contrammiraglio Gaetano Martinez in visita a Sciacca

Sciacca / Sciacca Il contrammiraglio Gaetano Martinez in visita a Sciacca Ha incontrato, tra gli altri, il presidente del Consiglio del Comune, Calogero Bono, accompagnato dall' assessore ai Lavori Pubblici, Ignazio Bivona

Redazione I più letti di oggi 1 Il contrammiraglio Gaetano Martinez in visita a Sciacca Un momento dell' incontro Visita ufficiale a Sciacca del direttore marittimo della Sicilia occidentale e comandante del Porto di Palermo, contrammiraglio Gaetano Martinez. Accompagnato dal capo del compartimento marittimo e comandante del Porto di Porto Empedocle, Filippo Maria Parisi, Martinez è stato in visita all' ufficio circondariale marittimo di Sciacca. Il contrammiraglio ha incontrato il presidente del Consiglio del Comune di Sciacca, Calogero Bono, accompagnato dall' assessore ai Lavori Pubblici, Ignazio Bivona, il presidente dell' Associazione Nazionale Marinai d' Italia del gruppo "G.Perez di Sciacca, Vito Sciafani, il delegato della Croce Rossa Italiana sezione di Sciacca, Enzo Vita. Ha inoltre dialogato con alcuni esponenti della locale marineria e rappresentanti delle locali cooperative dei pescatori. A metà mattinata, ha incontrato il procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Sciacca, Roberta Buzzolani, ed il presidente del Tribunale facente funzione, Roberta Nodari. Ha poi presieduto l' assemblea col personale dell' ufficio circondariale marittimo al quale, si legge in una nota della Capitaneria di porto, "ha rivolto parole di compiacimento per l' intenso lavoro finora svolto, per la cordiale accoglienza ricevuta da tutte le autorità locali, le quali continuano a collaborare attivamente e quotidianamente con l' autorità marittima. Non sono stati risparmiati, altresì, apprezzamenti per la bellezza della città, della realtà portuale e marinara nonché della sede logistica del Circomare".

Argomenti:

Si potrebbe sbloccare finalmente la situazione di stallo in cui la cantieristica navale messinese si trova da anni

In arrivo due commesse per l' ex Rodriquez

Il 28 saranno in città i vertici di Intermarine. Martedì giorno cruciale per il Prg del porto e il Patto della Falce

Lucio D' Amico Il Piano regolatore del porto di ritorno da Palermo. Il Patto per la Falce in corso di attuazione.

La richiesta di proroga per mantenere in vita per altri 36 mesi l' Autorità portuale. Il rilancio della cantieristica navale con l' imminente arrivo di una commessa milionaria per gli ex Cantieri Rodriquez. Sono giorni intensi, ore frenetiche, sul "fronte del porto".

Le preoccupazioni di un frettoloso e nocivo, per l' economia di Messina e Milazzo, accorpamento con Gioia Tauro vengono amplificate dalle notizie della paralisi del porto calabrese, a seguito dello sciopero dei lavoratori sul piede di guerra dopo l' annuncio di oltre 400 esuberanti da parte della società concessionaria. Per questo motivo, ma anche per tanti altri, l' Autorità portuale deve rimanere nella sua piena autonomia gestione ed economico -finanziaria. I numeri alla base della richiesta di deroga alla riforma della portualità sono inoppugnabili e sembra essersene reso conto anche il ministro Graziano Delrio che, alla fine, dovrebbe accordare la proroga a Messina -Milazzo e a Salerno.

In attesa di novità da Roma, il commissario dell' Authority Antonino De Simone sta raccogliendo i frutti dell' enorme mole di lavoro svolta in questi lunghi mesi. I due fronti aperti, la Falce e la Fiera, assieme al Piano regolatore del porto, confermano l' importanza di avere un' Autorità in grado di governare i processi in evoluzione e non di essere fagocitata dal nuovo organismo che dovrebbe avere sede in Calabria. Messina non può permettersi il lusso di sprecare occasioni così preziose né potrà mai accettare che le risorse appartenenti al territorio vengano dirottate altrove. Si configurerebbero un evidente abuso di potere con grave distrazione di somme.

Martedì si riunirà, nei locali dell' Autorità portuale di via Vittorio Emanuele, il tavolo tecnico convocato da De Simone per i pareri definitivi sul Prg del porto che la Regione sta per restituire. Nella stessa occasione, si farà il punto su tutti gli interventi in corso per l' attuazione del Patto per la Falce e sul programmato piano di bonifiche. Ein settimana si procederà anche all' aggiudicazione ufficiale del primo degli appalti relativi alla riqualificazione del quartiere fieristico, riguardante il Portale d' ingresso e il

- segue

Padiglione delle Mostre d' Arte e del Turismo. Prima di Natale sarà espletata la seconda gara, concernente il progetto di parziale demolizione e ricostruzione dell' ex Teatro in Fiera.

La grande e inattesa novità, però, potrebbe registrarsi nel settore della cantieristica navale. Dopo anni di inquietanti silenzi, sembra che finalmente la società Intermarine, che fa parte della holding Immsi di Roberto Colaninno, abbia deciso di investire somme importanti anche sul cantiere ex Rodriguez della Zona falcata. Sarebbero in arrivo due commesse ultramilionarie da parte della Marina Militare, suddivise tra i cantieri navali di Sarzana e di Messina. Sarebbe una preziosa boccata d' ossigeno che garantirebbe i livelli occupazionali per oltre 60 dipendenti.

E inoltre potrebbe essere interpretato come il segnale di un' inversione di tendenza, dopo anni di immobilismo e di timori fondati rispetto alla volontà di Intermarine di tagliare i "rami secchi", dimenticando che era la Rodriguez fino a qualche anno fa la "casa madre" che controllava i Cantieri navali della Liguria. Il 28 ottobre dovrebbero arrivare in città i vertici della società per "svelare" l' entità della commessa e per pianificare gli interventi nei prossimi due anni.³

In arrivo due commesse per l' ex Rodriquez

Si potrebbe sbloccare finalmente la situazione di stallo in cui la cantieristica navale messinese si trova da anni. Il 28 saranno in città i vertici di Intermarine. Martedì giorno cruciale per il Prg del porto e il Patto della Falce

Il Piano regolatore del porto di ritorno da Palermo. Il Patto per la Falce in corso di attuazione. La richiesta di proroga per mantenere in vita per altri 36 mesi l' **Autorità portuale**. Il rilancio della cantieristica navale con l' imminente arrivo di una commessa milionaria per gli ex Cantieri Rodriquez. Sono giorni intensi, ore frenetiche, sul "fronte del porto". Le preoccupazioni di un frettoloso e nocivo, per l' economia di Messina e Milazzo, accorpamento con Gioia Tauro vengono amplificate dalle notizie della paralisi del porto calabrese, a seguito dello sciopero dei lavoratori sul piede di guerra dopo l' annuncio di oltre 400 esuberanti da parte della società concessionaria. Per questo motivo, ma anche per tanti altri, l' **Autorità portuale** deve rimanere nella sua piena autonomia gestione ed economico-finanziaria. I numeri alla base della richiesta di deroga alla riforma della **portualità** sono inoppugnabili e sembra essersene reso conto anche il ministro Graziano Delrio che, alla fine, dovrebbe accordare la proroga a Messina-Milazzo e a Salerno. In attesa di novità da Roma, il commissario dell' Authority Antonino De Simone sta raccogliendo i frutti dell' enorme mole di lavoro svolta in questi lunghi mesi. I due fronti aperti, la Falce e la Fiera, assieme al Piano regolatore del porto, confen

governare i processi in evoluzione e non di essere fagocitata dal nuovo organismo che dovrebbe avere sede in Calabria. Messina non può permettersi il lusso di sprecare occasioni così preziose né potrà mai accettare che le risorse appartenenti al territorio vengano dirottate altrove. Si configurerebbero un evidente abuso di potere con grave distrazione di somme. Martedì si riunirà, nei locali dell' **Autorità portuale** di via Vittorio Emanuele, il tavolo tecnico convocato da De Simone per i pareri definitivi sul Prg del porto che la Regione sta per restituire. Nella stessa occasione, si farà il punto su tutti gli interventi in corso per l' attuazione del Patto per la Falce e sul programmato piano di bonifiche. E in settimana si procederà anche all' aggiudicazione ufficiale del primo degli appalti relativi alla riqualificazione del quartiere fieristico, riguardante il Portale d' ingresso e il Padiglione delle Mostre d' Arte e del Turismo. Prima di Natale sarà espletata la seconda gara, concernente il progetto di parziale demolizione e ricostruzione dell' ex Teatro in Fiera. La grande e inattesa novità, però, potrebbe registrarsi nel settore della cantieristica navale. Dopo anni di inquietanti silenzi, sembra che finalmente la società Intermarine, che fa parte della holding Immsi di Roberto Colaninno, abbia deciso di investire somme importanti anche sul cantiere ex Rodriquez della Zona falcata. Sarebbero in arrivo due commesse ultramilionarie da parte della Marina Militare, suddivise tra i cantieri navali di Sarzana e di Messina. Sarebbe una preziosa boccata d' ossigeno che garantirebbe i livelli occupazionali per oltre 60 dipendenti. E inoltre potrebbe essere interpretato come il segnale di un' inversione di tendenza, dopo anni di immobilismo e di timori fondati rispetto alla volontà di Intermarine di tagliare i "rami secchi", dimenticando che era la Rodriquez fino a qualche anno fa la "casa madre" che controllava i Cantieri navali della Liguria. Il 28 ottobre dovrebbero arrivare in città i vertici della società per "svelare" l' entità della commessa e per pianificare gli interventi nei prossimi due anni.

Comincia un vero "tour de force" Aspettando le decisioni da Roma

Martedì 18 si riunirà il tavolo tecnico convocato da Antonino De Simone nella sede dell' **Autorità portuale** per fare il punto sul Piano regolatore del porto e sull'attuazione del Patto per la Falce. Sarà un'occasione preziosa di confronto alla quale dovrebbero prendere parte tutti i soggetti competenti, dalla Regione siciliana al Comune, dall'Università alla Soprintendenza ai Beni culturali. Il 28 ottobre sono attesi a Messina i vertici della società Intermarine che dovrebbero comunicare le due importanti commesse riguardanti i Cantieri navali ex Rodriguez. Sarebbe un positivo segnale di inversione di tendenza. In settimana, infine, si dovrebbero avere notizie più certe da Roma riguardo alla richiesta di proroga per il mantenimento dell' **Autorità portuale** di Messina -Milazzo.

Straordinario successo del primo appuntamento organizzato dal network Zda

In 500 a riconquistare la Falce

La visita alla Cittadella tra i tesori da valorizzare e il degrado da sconfiggere

Lucio D' Amico Metti una domenica mattina, cheti svegli di buon umore e preso da una strana voglia di "conquista", decidi di riprenderti quel pezzo di territorio che per troppo tempo ti è stato negato. È la sensazione provata da centinaia di messinesi che ieri hanno scelto di trascorrere la mattinata domenicale tra i resti della Real Cittadella, lanciando un segnale chiaro, forte e inequivocabile a tutte le istituzioni, agli enti pubblici e alla classe politica in generale: questa terra è nostra, ridatecela al più presto. Non poteva esserci momento migliore di questo per far sentire il fiato sul collo della città a chi in questi mesi - e bisogna dare atto che lo si sta facendo con grande impegno e qualche risultato concreto - sta lavorando per l'attuazione del Patto per la Falce. La visita guidata alla Real Cittadella, promossa dalle associazioni che fanno capo al network Zda-Zona d' Arte-Zona falcata, precede il tavolo tecnico convocato per martedì mattina dal commissario dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone, durante il quale si acquisiranno i pareri definitivi per il Prg del porto e si definirà l' accordo con l' Università per il Piano di bonifiche.

Il primo appuntamento del ciclo "I Tesori della Falce" ha avuto un successo straordinario, grazie anche all' impegno gratuito delle guide turistiche specializzate messe a disposizione dalla società "Welcome to ME".

Forse in cinquecento, se non di più, tra i quali numerose famiglie con bimbi al seguito, hanno seguito l' impeccabile lezione di uno dei più profondi conoscitori delle vicende storiche riguardanti Messina e la Zona falcata, Franz Riccobono. All' evento hanno collaborato anche l' Istituto italiano dei Castelli, gli "Amici del Museo" e l' associazione "Avv. Nino d' Uva".

«La maggior parte dei partecipanti - commenta la presidente del network Marina Trimarchi - si è mostrata addirittura sbalordita per l' impareggiabile bellezza del luogo, ricco di un patrimonio storico - culturale ed artistico che merita di essere scoperto ed apprezzato da tutti i messinesi, ma anche, purtroppo, per il penoso stato di degrado in cui continua a versare. Ribadiamo con forza che noi immaginiamo lo sviluppo dell' area come improntato alla declinazione di concetti quali l' arte, la cultura e la bellezza, ritenuti il miglior volano ai fini della riqualificazione della zona. Il successo dell' escursione alla Real Cittadella ci invoglia a dar seguito all' iniziativa, programmando a breve altre escursioni, per

far riscoprire alla città le bellezze della Falce».3.

I tre porti di Savona-Genova-La Spezia al CILF di Shenzhen



GENOVA – All'undicesima edizione della rassegna di Shenzhen, città dove il porto in pochi anni è salito al terzo posto nella top ten degli scali mondiali, i temi più "caldi" della logistica e del trasporto marittimo internazionale: investimenti e razionalizzazione del trasporto gli obiettivi da perseguire da parte delle grandi imprese cinesi legate allo shipping. Italia sempre più appetibile

L'edizione numero 11 della fiera di Shenzhen – China International Logistics Transportation (CILF) ha aperto i battenti ieri e per la terza volta – dopo le esperienze del 2013 e del 2015 – gli scali di Genova, La Spezia e Savona sono presenti, come unico network (l'associazione Ligurian Ports Alliance) a quella che è diventata una rassegna importante nel panorama dello shipping mondiale. Tre giorni di contatti, incontri e convegni, con un momento centrale costituito dal World Port Strategy Forum, che tra i trend prevalenti dei traffici e delle loro conseguenze sullo sviluppo della logistica a terra ha visto emergere la possibilità di investimenti diretti anche da parte dei grandi competitori marittimi mondiali.

LPA è sbarcata a Shenzhen con l'intenzione, confermata e rafforzata, di candidarsi come alternativa vantaggiosa ai porti del Mare del Nord per le merci dell'Estremo Oriente.

Gli ordini in aumento per la costruzione della mega navi container e le politiche delle grandi compagnie armatoriali che puntano ad incrementare la capacità unitaria di trasporto e le economie di scala stanno disegnando un panorama diverso nell'economia marittima mondiale, all'interno del quale Genova, Savona e La Spezia si giocano una carta importante come porti non di transhipment ma come vere e proprie porte a diretto contatto con i mercati. Proprio per questo, dopo tre anni di presenza al CILF di Shenzhen, il sistema LPA è stato al centro di un interesse particolare dei molti operatori asiatici presenti alla rassegna. Geograficamente porta diretta ai mercati "ricchi" del centro Europa, il network portuale ligure ha le carte in regola per aspirare ad un ruolo che fino ad oggi è stato invece appannaggio dei porti del Nord che addirittura hanno attratto quote di merci dirette verso il mercato nazionale.

Shenzhen è il terzo porto al mondo per volumi di traffico contenitori (24 milioni di teus) e assieme ad Shanghai (36 milioni di teu) rappresenta la più alta concentrazione di merci in arrivo e in partenza per tutto il mondo. L'interesse di Savona, in questo contesto mondiale, è stato quello di mettere in evidenza l'avanzamento progressivo dei lavori della nuova infrastruttura portuale presso gli alti fondali del bacino di Vado Ligure. Obiettivo documentare agli operatori asiatici che la piattaforma gestita da APM Terminals sarà operativa nel 2018: meno di due anni che rappresentano il timing medio per le scelte programmatiche dei vettori marittimi intercontinentali.

Una volta completato il sistema portuale-logistico comprendente anche l'Interporto VIO (società partecipata al 72% dall'Autorità Portuale) che già oggi costituisce un nodo intermodale CORE della Rete Ten T (RRT) europea e uno scalo ferroviario con stazione e linee a disposizione, si concretizzerà un distretto di rilevanza europea. Il progetto di Vado, infatti, non si esaurisce nella costruzione della piattaforma ma sarà comprensivo di tutti i collegamenti ferroviari con gli interporti di riferimento, ovvero Orbassano, Rivalta, Mortara e Mondovì, che costituiscono un complemento indispensabile per le prospettive di sviluppo di Savona e del sistema portuale ligure in generale facendone dei competitor dei porti del Nord.

Il Porto della Spezia svolge con la Cina importanti relazioni commerciali, con un traffico diretto di oltre 200mila contenitori annui che interessa tutti i principali porti cinesi. Rapporti che si sono consolidati sempre più negli ultimi anni grazie a regolari e frequenti collegamenti settimanali che vedono impegnate tutte le principali linee di navigazione. Questi risultati sono stati raggiunti grazie al costante impegno dell'Autorità Portuale che, assieme a tutta la port community, ha saputo impegnarsi fattivamente per migliorare l'offerta di servizi sia in import che in export verso tutti quei mercati in forte crescita come quelli asiatici.

- segue

Tra i principali lavori previsti, che vedono nuove aree operative per 140.000 mq ed investimenti privati per oltre 400 mln di €, anche l'implementazione delle infrastrutture ferroviarie. Tutto ciò consentirà movimentazioni fino a 2 milioni di teu, con una strategia di sviluppo che si basa sempre più su quei principi di efficienza e competitività dell'intera catena logistica: qualità che hanno consentito al porto della Spezia di affermarsi per importanza come secondo scalo italiano di destinazione finale nel traffico containerizzato che già oggi supera i 1,3 milioni di contenitori annui movimentati.

Il porto di Genova dopo la fiera di Shenzhen proseguirà la visita nel vicino porto di Guangzhou (Canton) per rafforzare le relazioni di traffico con la importante provincia del Guandong, relazioni che già oggi sono molto elevate, e che presentano ulteriore potenziale di sviluppo grazie ai nuovi impianti per container di Shekou (Shenzhen) e Nansha (Guangzhou). In import a Genova sono oltre 500 mila le tonnellate sbarcate dai due porti cinesi, senza dimenticare Hong Kong che da solo spedisce a Genova oltre 150 mila Tonnellate all'anno (tutti dati 2015).

L'export italiano via Genova è in costante crescita, arrivando nel 2015 ad oltre 15 mila tonnellate ciascuno sia per Shenzhen che per Guangzhou, ma con Hong Kong che totalizza ben 611 mila tonnellate superando anche Shanghai e confermandosi porta della Cina continentale grazie agli accordi CEPA che facilitano la presenza delle trading house a capitale misto nella SAR.

Per Genova è inoltre importante proseguire nello sviluppo delle relazioni con il mercato del sud della Cina anche per evidenti compatibilità tra il modello commerciale prevalente dell'area, con molti "merchants" attivi nel mercato, e quello italiano - e genovese - che vede la presenza di molti spedizionieri attivi in diversi segmenti di traffico.

Per Autorità Portuale l'obiettivo è certamente anche quello di aiutare questo variegato mondo di ausiliari delle merci a dialogare, a trovare rappresentanze, a creare networks per meglio organizzare il commercio internazionale marittimo.

Scali liguri alleati in Cina “Qui il nostro business”

L'EVENTO

PORTI liguri alleati in Cina. Alla Fiera di Shenzhen, China International Logistics Transportation, giunta alla sua undicesima edizione, dopo le esperienze del 2013 e del 2015 Genova, La Spezia e Savona sono tornate in campo come unico network operativo (l'associazione Ligurian Ports Alliance) in quella che è diventata una delle rassegne più importanti nel panorama dello shipping mondiale.

L'obiettivo dello sbarco a Shenzhen è quello di porsi come «alternativa vantaggiosa ai porti del Mare del Nord per le merci dell'Estremo Oriente» ribadiscono i rappresentanti del network.

Gli ordini in aumento per la costruzione della meganavi container, le politiche delle grandi compagnie armatoriali che puntano a incrementare la capacità di trasporto e le economie di scala stanno disegnando un panorama diverso nell'economia marittima mondiale, all'interno del quale Genova, Savona e La Spezia possono proporsi non come porti di transhipment ma come terminali a contatto con i mercati.

Shenzhen è il terzo porto al mondo per volumi di traffico contenitori (24 milioni di teu) e assieme a Shanghai (36 milioni di teu) rappresenta la più alta concentrazione di merci in arrivo e in partenza per tutto il mondo. L'interesse di Savona, in questo contesto mondiale, è stato quello di mettere in evidenza «l'avanzamento progressivo dei lavori della nuova infrastruttura portuale a gli alti fondali del bacino di Vado Ligure. Obiettivo documentare agli operatori asiatici che la piattaforma gestita da Apm Terminals sarà operativa nel 2018: meno di due anni che rappre-

sentano il ri-
ming me-
dio per le
scelte pro-
grammati-
che dei vet-
tori maritti-
mi intercon-
tinentali».

Una volta completato il sistema portuale-logistico che comprende anche l'Interporto Vio (società partecipata al 72% dall'Autorità Portuale) già oggi un nodo intermodale Core della Rete Ten Europea e uno scalo ferroviario con stazione e linee a disposizione, si concretizzerà un distretto di rilevanza europea.

Il Porto della Spezia svolge con la Cina relazioni commerciali, con un traffico diretto di oltre 200 mila contenitori l'anno che interessa tutti i principali porti cinesi. Tra i principali lavori previsti, che vedono nuove aree operative per 140.000 metri quadri e investimenti privati per oltre 400 milioni, anche l'implementazione delle infrastrutture ferroviarie. Tutto ciò consentirà movimentazioni fino a 2 milioni di teu.

Il porto di Genova dopo la fiera di Shenzhen proseguirà la visita nel vicino porto di Guangzhou (Canton) per rafforzare le relazioni di traffico con la provincia del Guangdong, relazioni che già oggi sono elevate, e che presentano un potenziale di sviluppo grazie ai nuovi impianti per container di Shekou (Shenzhen) e Nansha (Guangzhou). In import a Genova sono oltre 500 mila le tonnellate sbarcate dai due porti cinesi, senza dimenticare Hong Kong che da solo spedisce a Genova oltre 150 mila tonnellate all'anno.

(r.e.)

DI PROGETTO E REPORTAGE

“

L'INIZIATIVA

Genova, Savona e La Spezia si presentano alla fiera di Shenzhen come l'unico network operativo



LO STAND dei porti liguri alla Fiera di Shenzhen, in Cina

Psa Voltri-Pra', tre Cosco assieme in banchina

Genova - Nel fine settimana approdano contemporaneamente al terminal Psa Voltri-Pra' del porto di Genova tre portacontainer della compagnia cinese Cosco (ora Ccsc dopo la fusione con China Shipping Container Line).

Si tratta della "Cosco Hope" da 13 mila teu che opera nel servizio Amcl e che effettuerà circa 1.500 movimenti; della Cosco Asia da 10 mila teu che opera nel servizio Md1 e che effettuerà circa 2.000 movimenti; e della "Buxcliff" da 6.500 teu che opera nel servizio Amerigo e che effettuerà circa 1.100 movimenti. Attualmente le navi operate dalla nuova compagnia risultante dalla fusione fra Cosco e CscI scalano a Genova soltanto il terminal Psa Voltri-Pra'.

Si tratta in particolare di due servizi diretti fra l'Estremo Oriente e il Mediterraneo occidentale (Md1 nell'ambito del consorzio Cky(h)e e Amcl nell'ambito del consorzio Ocean 3, e del servizio diretto Amerigo fra il Mediterraneo occidentale e il Nord America.

Porti del Nord Sardegna: via alla campagna per la sensibilizzazione sulle dipendenze



OLBIA – “Dipendenze? No grazie!”. È il titolo delle due giornate formative sull’effetto dell’alcol nei luoghi di lavoro che, il 19 ed il 26 ottobre, a partire dalle 11.00 nella sala congressi della Stazione Marittima, l’Autorità Portuale, in collaborazione con il Servizio dipendenze della Asl di Olbia, organizza per tutti gli operatori portuali. Un’iniziativa che rientra nelle attività del Comitato di Igiene e Sicurezza, istituito proprio dalla Port Authority, che vede operare, nella prevenzione degli infortuni e nella formazione: Azienda Sanitaria Locale, Capitaneria di Porto, datori di lavoro e rappresentanti dei lavoratori delle imprese portuali.

Le due giornate seminariali, il cui contenuto sarà identico per garantire la massima partecipazione e diffusione del messaggio, vedrà al tavolo dei relatori i medici del SERD che, insieme ai funzionari dell’Ufficio Lavoro Portuale dell’Ente, affronteranno le delicatissime tematiche degli effetti negativi dell’uso di alcolici ed altre sostanze, della loro incidenza sui luoghi di lavoro in termini di infortuni e danni a terzi. Fenomeno che verrà associato ad altre, non meno pericolose, dipendenze, quali, per esempio, quella dal gioco che, in Italia, si avvicina a quota 1 milione di casi riscontrati.

“Si tratta di due giornate ricche di contenuto – spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell’Autorità Portuale – utili a conoscere, direttamente per voce di chi ogni giorno lavora sul campo della lotta alle dipendenze, gli effetti negativi dell’abuso di alcol, sostanze stupefacenti e gioco. Tre fenomeni sui quali, grazie al prezioso lavoro del Comitato di Igiene e Sicurezza, giochiamo di anticipo con controlli costanti mirati a monitorare l’operato dei lavoratori, il corretto utilizzo dei dispositivi di prevenzione dagli incidenti (caschi e scarpe antinfortunistiche) ed il rispetto delle regole da parte delle imprese e delle compagnie di navigazione”.

Attività che, negli ultimi anni, ha contribuito quasi ad azzerare l’incidenza degli infortuni nei tre scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Dai 18 registrati nel 2013, si è passati a 15 nel 2014, 10 nel 2015 e 3, ad oggi, nel 2016.

“I dati parlano chiaro – conclude Preziosi -. Controlli costanti, campagne di sensibilizzazione come quelle che faremo nei prossimi giorni, ma anche la collaborazione degli operatori portuali e l’ottima capacità di ascolto da parte delle compagnie di navigazione e delle imprese sono il giusto mix per un obiettivo sempre più fondamentale per la salute dei lavoratori e per la riduzione del costo sociale generato dagli infortuni sul lavoro”.

Regione Toscana: nessuna concessione rilasciata alla Mgl al Porto di Viareggio

(FERPRESS) – Viareggio, 14 OTT – In relazione alle notizie di stampa e all'interrogazione parlamentare circa presunti affidamenti a società infiltrate dalla criminalità mafiosa di una concessione a costruire nell'area portuale di Viareggio, gli uffici regionali e quelli dell'Autorità portuale regionale precisano che nessuna concessione è stata al momento rilasciata alla società Mgl Yachting service srl nei confronti della quale sono attualmente in corso i controlli, le visure e le verifiche del possesso della certificazione antimafia. Lo si apprende da una nota della Regione Toscana.

La deliberazione n. 23 del Comitato portuale di Viareggio del 12 ottobre 2015, ha valutato esclusivamente l'aspetto tecnico della proposta di intervento presentata dalla Mgl, volta alla realizzazione nell'area di uffici e locali di cantiere navale.

Sulla proposta di recupero si sono espresse favorevolmente sia l'Agenzia del Demanio che la Capitaneria di Porto di Viareggio, senza che su quella siano pervenute opposizioni né osservazioni.

Il rilascio delle concessioni è in ogni caso subordinato alle verifiche successive alle decisioni tecniche, previste dalla normativa vigente in materia, nei confronti dei soggetti richiedenti e dei componenti degli organi collegiali delle società.

MOLFETTA PURE L' AMMINISTRAZIONE COMUNALE, TRAMITE IL COMMISSARIO, VUOL ESSERE PARTE CIVILE. DECIDE IL GUP

Processo porto, la Regione chiede i danni agli imputati

TRANI. Ancora dedicata alle eccezioni pregiudiziali l' udienza preliminare sui presunti illeciti nella costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta. Ieri si sono costituiti parte civile la Regione Puglia e lo stesso Comune tramite il commissario prefettizio.

Sull' ammissibilità delle due costituzioni, il 18 ottobre, data della prossima udienza, si esprimerà il gup del Tribunale di Trani Francesco Messina, che scioglierà la riserva sulle relative eccezioni sollevate dai difensori di alcuni dei 45 imputati.

Intanto ieri il gup ha rigettato tutte le eccezioni preliminari formulate dalle difese nell' udienza del 30 settembre. Altre ne sono all' orizzonte proprio per l' udienza della prossima settimana, dopo che il gup deciderà sull' ammissibilità delle costituzioni di parte civile di Comune e Regione. Probabile, dunque, che nemmeno martedì prossimo si entri nel merito delle richieste di rinvio a giudizio formulate dai pubblici ministeri tranesi Antonio Savasta e Michele Ruggiero.

Tra gli imputati figurano il senatore Antonio Azzollini, ex presidente della commissione bilancio del Senato ed ex sindaco di Molfetta, dirigenti del Comune e di società interessate ai lavori costati 147 milioni di euro: più del doppio, rispetto ai 72 inizialmente previsti, almeno secondo quanto emerge dalle indagini.

Fiumi di soldi pubblici erogati con varie leggi di finanziamento dal 2001 in poi ma che, secondo quanto ipotizzato dagli inquirenti, sarebbero anche serviti, sotto mentite spoglie, a ripianare alcuni buchi del bilancio del Comune molfettese. A vario titolo e secondo le presunte rispettive responsabilità, sono contestati i reati di associazione per delinquere (accusa mossa anche ad Azzollini) finalizzata a delitti contro il patrimonio, la fede pubblica e la pubblica amministrazione; abuso d' ufficio (tentato e consumato), falso, truffa, omissioni d' atti d' ufficio, frode in pubbliche forniture, minaccia a pubblico ufficiale, favoreggiamento, concussione, danneggiamento, attentato alla sicurezza dei trasporti marittimi, violazioni della normativa ambientale, del testo unico sull' edilizia, del codice del paesaggio e della disciplina speciale per la bonifica da ordigni bellici.

[antonello norscia]

CROCIERE, PRIME INDISCREZIONI SUI PIANI DELLA COMPAGNIA ITALIANA

Costa, a Monfalcone la nave cinese

L'unità, concepita per la clientela asiatica, nascerà nel cantiere della "Eugenio C"

IL RETROSCENA

MATTEO MARTINUZZI

TRIESTE. Una nuova nave Costa nascerà a Monfalcone: la notizia filtra dallo stabilimento isontino, e non è ancora ufficiale. A cinquant'anni esatti dalla consegna della Eugenio C, da parte degli allora Cantieri Riuniti dell'Adriatico, si rinsalda un legame che nel corso della centenaria storia dello stabilimento fondato dai Cosulich si è già ripetuto per diversi ordini, soprattutto mercantili, quando Costa non voleva dire solo crociere.

Dopo l'annuncio alla fine dello scorso anno di un nuovo "patto d'acciaio" Fincantieri-Carnival Corporation per la costruzione di 5 nuove navi, i rispettivi contratti sono stati firmati lo scorso 2 aprile in occasione della cerimonia di consegna della Koningsdam nello stabilimento di Marghera. A bordo della nuova ammiraglia di Holland America Line erano presenti i vertici di tutti i brand a cui sarebbero state assegnate le nuove navi, cioè Princess Cruises, P&O Cruises Australia e Costa Asia. Le due navi "made in Italy" che andranno alla compagnia genovese saranno dedicate al fiorente mercato ci-

nese delle crociere, dove Costa vanta una consolidata leadership decennale. In particolare le due navi saranno le prime due nuove costruzioni dedicate specificatamente a questo mercato. Avranno una stazza lorda di circa 135.000 tonnellate e saranno delle evoluzioni di Carnival Vista che proprio pochi giorni fa è stata premiata con l'Editors' Picks Awards di Cruise Critic come migliore nuova nave dell'anno 2016.

Altri dettagli su queste nuove navi non si conoscono, è stato solo annunciato che l'allestimento alberghiero sarà adeguato ai desideri della clientela asiatica; c'è da aspettarsi una piscina coperta, molti negozi e un grande casinò. Al momento non è stato annunciato neppure il nome, quindi di loro si conosce solo il numero di costruzione: la numero 6.271 vedrà la luce a Monfalcone con consegna il 31 marzo 2019 e la 6.273 sarà costruita a Marghera con consegna il 30 aprile 2020 (la 6.272 è invece la nave destinata a P&O Australia).

Ovviamente gli amanti del settore ricordano il binomio Monfalcone-Costa soprattutto per la realizzazione della già citata Eugenio C. (1966). Fu l'ultimo grande transatlantico costruito nel nostro Paese che in seguito, con la scomparsa dei viaggi di linea

per mare, continuò una brillante carriera come unità da crociera ed è a tutt'oggi la nave più famosa che ha portato la "C" sul fumaio.

Ma il rapporto tra il cantiere giuliano e la Costa Armatori (così si chiamava allora) nacque esattamente 10 anni prima, con l'impostazione simultanea sullo scalo di due turbonavi da carico da 18.000 tonnellate di portata lorda. Presero i nomi di Pia Costa e Maria Costa ed entrarono entrambe in servizio nel primo semestre del 1958. Seguirono poi le trattative che portarono al concepimento da parte di Nicolò Costanzi, celebre progettista dei Crda, dell'Eugenio C, che venne impostato sullo scalo il 10 gennaio 1964. Nel 1978 invece l'Italcantieri (in cui era confluito lo stabilimento monfalconese) firmò un contratto con la Rencso, sempre del gruppo Costa, per la costruzione di due motonavi per trasporti multipli da 28.000 t.p.l.: vennero battezzate Costa Arabica e Costa Ligure e furono costruite tra il 1980 e il 1981 in un periodo di grave crisi occupazionale per lo stabilimento di Monfalcone. Allora la commessa della famiglia Costa alleviò per un periodo questo dramma sociale; oggi invece la nave di Costa Asia arriva in un momento felice per lo stabilimento isontino che ha ordini garantiti fino al 2022.

PEZZI DI STORIA

La "Eugenio C" nel 1966 fu l'ultimo transatlantico realizzato in Italia

Il Secolo XIX

CROCIERE, PRIME INDISCREZIONI SUI PIANI DELLA COMPAGNIA ITALIANA

Costa, a Monfalcone la nave cinese

L'unità, concepita per la clientela asiatica, nascerà nel cantiere della "Eugenio C"

rà adeguato ai desideri della clientela asiatica: c'è da aspettarsi una piscina coperta, molti negozi e un grande casinò. Al momento non è stato annunciato neppure il nome, quindi di loro si conosce crociera ed è a tutt'oggi la nave più famosa che ha portato la "C" sul fumaio.

Mail rapporto tra il cantiere giuliano e la Costa **Armatori** (così si chiamava allora) nacque esattamente 10 anni prima, con l'impostazione simultanea sullo scalo di due turbonavi da carico da 18.000 tonnellate di portata lorda.

Presero i nomi di Pia Costa e Maria Costa ed entrarono entrambe in servizio nel primo semestre del 1958. Seguirono poi le trattative che portarono al concepimento da parte di Nicolò Costanzi, celebre progettista dei Crda, dell'Eugenio C. che venne impostato sullo scalo il 10 gennaio 1964.

Nel 1978 invece l'Italcantieri (in cui era confluito lo stabilimento monfalconese) firmò un contratto con la Renesso, sempre del gruppo Costa, per la costruzione di due motonavi per trasporti multipli da 28.000 t.p.l.; vennero battezzate Costa Arabica e Costa Ligure e furono costruite tra il 1980 e il 1981 in un periodo di grave crisi occupazionale per lo stabilimento di Monfalcone. Allora la commessa della famiglia Costa alleviò per un periodo questo dramma sociale; oggi invece la nave di Costa Asia arriva in un momento felice per lo stabilimento isontino che ha ordini garantiti fino al 2022.

L' alternativa legata al nuovo porto

Fu proposta da Coedmar Nei primi del 2015, la società veneta Coedmar, vincitrice dell' appalto integrato per la costruzione del porto di Tremestieri, mise nero su bianco, in riferimento agli attuali insabbiamenti degli approdi, e in anticipo sui propri futuri lavori una sua proposta organizzativa.

Così si legge in una relazione: «Per la gestione dei problemi relativi all' insabbiamento dell' esistente struttura portuale nelle more della costruzione del nuovo porto, si propone l' esecuzione di un intervento prioritario, oggetto di specifico progetto esecutivo anticipato, consistente nel dragaggio di parte dei sedimenti depositati a ridosso del molo esistente, che sono comunque da asportare per la formazione della nuova darsena». Si parla del litorale creatasi a partire dal 2006 all' esterno della diga, per un totale di 135.000 metri cubi.

Sabbia negli approdi, risuona l'ennesimo campanello d'allarme

Lo scirocco ha portato 6.000 metri cubi, il piccolo porto resta agibile. Si rischia di perdere l'uso di un molo, e l'iter del porto procede lento

Un'altra sequela di giorni di scirocco come quella attuale, o peggio una violenta sciroccata, e la conseguenza pressoché certa sarà la parziale chiusura degli approdi di Tremestieri. Accadrà, in tal caso, che la striscia sabbiosa apparsa con tutta evidenza ieri mattina, diverrà la solita "spiaggetta" da incubo che dimezza lo smaltimento dei tir nel piccolo porto d'emergenza. "Cronaca di un insabbiamento annunciato", per parziale che sia, così potrebbe intitolarsi l'ennesima telenovela autunnale degli approdi d'emergenza. Un copione che chiunque saprebbe riscrivere: la solita striscia sabbiosa che si produce all'interno del bacino, attaccata alla diga, il dragaggio preventivo non autorizzato dalla Regione e non eseguito dall'Autorità portuale, ed alla seconda o alla terza "mazzata" inferta dallo scirocco, prevedibile pure da un bambino, ecco centinaia di Tir torneranno ogni giorno sul viale Bocchetta. E il coro dei sospettosi leverà la sua voce, ed affermerà che nulla di tutto ciò ai piani alti è casuale, e che questi approdi - per quanto fragili e malnati - proprio non li si vuole fare funzionare bene. Lasciando perdere la dietrologia, appare certo che non v'è più nulla di oscuro, d'imprevedibile. Tutto ormai è certificato, calcolato, anticipato al meglio grazie alla collaborazione scientifica che l'Autorità portuale e il Comune hanno attivato con la grande società danese Dhi in merito al calcolo matematico delle correnti e del trasporto dei sedimenti. Che sull'attuale "contenuto" insabbiamento ha già definito le quantità quasi al grammo. Sono 6.000 metri cubi. L'insufficienza della diga protettiva degli approdi rispetto al moto ondoso sprigionato dallo scirocco (e meno male che fu allungata di 50 metri con variante in corso d'opera!) è ormai una certezza su cui potrebbero farsi tesi di laurea. Solo che, anche stavolta, a Tremestieri, si rischia d'arrivare in ritardo. Il caso potrebbe essere ancora disinnescato visto che l'Authority diversi mesi fa ha già aggiudicato una gara per un dragaggio preventivo di 60.000 metri cubi (120.000 euro) e visto che l'assessore regionale messinese Maurizio Croce ha dato più volte rassicurazioni per una celere procedura da parte degli uffici. Impegno che ogni volta deve misurarsi con i tempi delle analisi delle solite sabbie sempre uguali e delle varie burocrazie. Ma adesso serve che tutti giochino d'anticipo.

EGITTO

Damietta, alleanza cinese per realizzare un nuovo porto

GENOVA. L'Autorità portuale di Damietta ha siglato un accordo con la China Harbour Engineering per la costruzione di un secondo container terminal nel porto egiziano. Il progetto prevede di realizzare nell'arco di due anni un terminal con una linea di banchina di 2.225 metri con profondità del fondale di -17 metri e un'area di stoccaggio di 700mila metri quadri. Nel frattempo l'Autorità portuale avvierà una gara internazionale per selezionare l'operatore che gestirà il nuovo terminal. L'autorità portuale egiziana ha reso noto che il progetto sarà finanziato per l'85% da banche cinesi, mentre l'intera proprietà del nuovo container terminal sarà detenuta dall'Autorità Portuale. Nel primo semestre del 2016 il porto egiziano ha movimentato oltre 16,5 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +22,1% rispetto a 13,5 milioni di tonnellate nei primi sei mesi dello scorso anno. Il solo traffico containerizzato è stato pari a quasi 5,8 milioni di tonnellate (+24,8%).

The Medi Telegraph



Porto di El Hamdania, cantieri aperti fra cinque mesi /

IL CASO

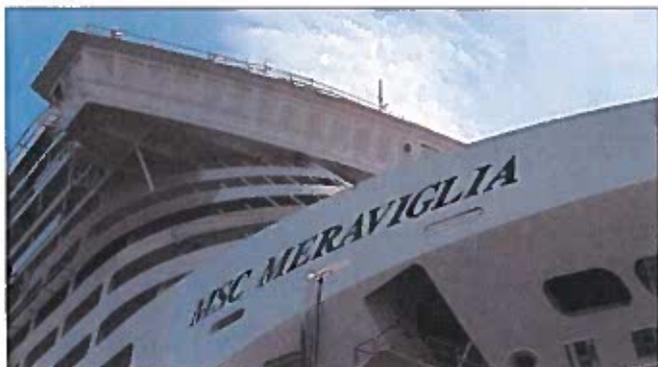
Algeri - L'infrastruttura portuale per il trasporto di merci è uno dei maggiori progetti infrastrutturali previsti dal governo algerino.

Algeri - I lavori per costruire il nuovo grande porto commerciale algerino ad El Hamdania, circa 80 chilometri a ovest di Algeri, saranno lanciati nel marzo 2017, una volta completati gli studi tecnici. **Lo ha annunciato il ministro dei Lavori pubblici e dei Trasporti, Boudjema Talai.** L'infrastruttura portuale per il trasporto di merci è uno dei maggiori progetti infrastrutturali previsti dal governo algerino. L'obiettivo è quello di creare un «hub» per il commercio tra Europa e Africa sfruttando tecnologie cinesi. Il protocollo d'intesa per sviluppare il sito di El Hamdania firmato il 17 gennaio 2016 scorso, infatti, prevede una partnership pubblico-privata tra la Compagnia nazionale algerina dei porti e le aziende cinesi China State Building Corporation e la China Harbour Engineering Company.

L'accordo sancisce che gli algerini mantengano una quota del 51 per cento, come previsto dalla legislazione locale, lasciando ai cinesi il restante 49 per cento. «Questo progetto, il cui costo è stimato intorno a 3,3 miliardi di dollari, sarà finanziato attraverso un credito cinese a lungo termine», aveva detto Mohamed Benboushaki, direttore dei porti algerini, alla firma del protocollo d'intesa. **Il nuovo porto prevede un totale di 23 banchine, una movimentazione annuale di oltre 25 milioni di tonnellate di merci e un fondale di oltre 20 metri.** Per la Cina si tratta del secondo grande investimento nell'area dopo il progetto del porto **Tangeri-Med**, che prevede la creazione di un polo logistico per consentire l'ingresso delle merci cinesi in Africa e nel sud dell'Europa.

TTG Incontri: Msc, anno ottimo, Albania e Cuba tutto l'anno

Massa, con nuovo piano industriale 3,6 mln passeggeri entro 2026



(ANSA) - RIMINI, 15 OTT - "Archiviamo un anno assolutamente positivo, abbiamo registrato non solo una crescita del volume totale dei passeggeri italiani a bordo delle nostre navi di circa il 7% ma, cosa ancor più importante, una crescita del prezzo medio attorno al 10%". A dirlo è il Country Manager di Msc Crociere a TTG Incontri.

"Cuba è stata una scommessa lanciata lo scorso anno, posso dire oggi assolutamente vinta dato che abbiamo raddoppiato la capacità d'inverno. Ma la grande novità su questa destinazione è che avremo lì una nave per 12 mesi all'anno. Sull'isola con le due navi noi movimentiamo 4 mila alla settimana provenienti da varie parti del mondo con impegni di volato e charter molto importanti (lo scorso inverno erano la metà, quindi abbiamo raddoppiato). Tutta l'area dei Caraibi è un'area su cui stiamo puntando in maniera molto strategica".

"Vogliamo - continua - ancora crescere e supportare quei volumi che il nostro secondo piano industriale impone. Abbiamo già fatto un piano industriale da 6 miliardi di euro che ha portato la nostra flotta da 127 mila clienti del 2003 agli oltre 1 milione 700 mila del 2016 e che con questo secondo che inizierà nel 2017 e che fisicamente si concretizzerà con l'arrivo della nuova ammiraglia a giugno Msc Meraviglia. Seguiranno poi altre 11 navi (unite alle 12 che già abbiamo) che porteranno il numero dei passeggeri al 2026 a oltre 3 milioni 600 mila".

"Nell'area Mediterranea - conclude - abbiamo aggiunto una nuova destinazione per la nave Msc Poesia e cioè Saranda in Albania".