



## Primo piano:

**Riforma dei porti** (Il Resto del Carlino, The Medi Telegraph,  
La Provincia, Il Centro, Il Secolo XIX)

## Dai Porti:

### Genova:

“...Tempi lunghi per la presidenza...” (Il Secolo XIX)

“...”Quel giudice era incompatibile”...” (Il Secolo XIX)

“...Inchiesta Culmv, Benvenuti, siamo in regola...” (Ansa,  
La Repubblica)

“...Genova vince la sfida...” (The Medi Telegraph)

### La Spezia:

“...”Tutti a bordo”...” (Ansa)

### Livorno:

“...”Ormai siamo il balocchino della politica nazionale”...”  
(Corriere Fiorentino)

“...”Rinvio dopo rinvio il porto muore”...” (Il Mattino)

“...Apertura straordinaria del Port Center...”

(L’Informatore Navale, La Nazione)

### Piombino:

“...Bonifiche, entro 10 giorni la planimetria...” (La Nazione)

### Napoli:

“... .. unica, corsa a cinque...” (Il Mattino)

“...Naples shipping Week...” (Ansa, Informazioni Marittime)

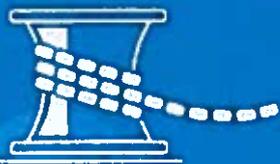
### Cagliari:

“...Cagliari stringe sulla zona franca...” (Il Sole 24 Ore)

“...2 mila turisti con la Queen Victoria...” (Ansa)

### Messina:

“...Serve solo la Port Authority dello Stretto per lo sviluppo  
di Messina, Reggio e Villa...” (Gazzetta del Sud)



## **"...Lavori sospesi nell'attesa del nullaosta..."**

(Gazzetta del Sud)

## **"...Porto, la tempesta su Tecnis non fermerà l'infrastruttura..."**

(Gazzetta del Sud)

### **Palermo:**

## **"...Capodanno si festeggia in Sicilia..."**

(La Repubblica)

## **"...Garantiti i collegamenti con le isole..."**

(Gazzetta del Sud, La Sicilia, LiveSicilia, La Sicilia Web, Giornale di Sicilia)

### **Altri porti**

### **Focus**

- **Fondo "camalli"**

(La Stampa, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

- **Speciale ambiente**

(Corriere del Mezzogiorno, La Nazione)





# Riforma dei porti e lavoro in banchina, riuniti a Genova i "camalli" d'Italia / VIDEO-GALLERY

Genova - All'incontro, come rappresentante del governo, ha partecipato Ivano Russo, braccio destro del ministro dei Trasporti Delrio.

Genova - I rappresentanti dei portuali che lavorano nei principali scali italiani, si sono dati appuntamento questo pomeriggio, per la prima volta a Genova. L'incontro, dal titolo "Qualità del lavoro e della formazione nel nuovo sistema portuale", è stato organizzato, a Palazzo Ducale, da Intempo S.p.A, società del gruppo Obiettivo Lavoro, che in questa occasione ha anche presenta il proprio "Bilancio Sociale 2014".

[VIDEO - ANTONIO BENVENUTI \(CULMV\)](#)

[VIDEO - TIRRENO BIANCHI \(PIETRO CHIESA\)](#)

Tra i temi discussi, la riforma del sistema portuale, lo stato di salute del lavoro in banchina e la formazione quale strumento per l'accompagnamento all'evoluzione del lavoro portuale. All'incontro, come rappresentante del governo, ha partecipato **Ivano Russo**, braccio destro del ministro dei Trasporti Delrio. A rappresentare i camalli genovesi invece, il console della Culmv, **Antonio Benvenuti**. Presente anche **Tirreno Bianchi**, numero uno della compagnia Pietro Chiesa.

## La Provincia

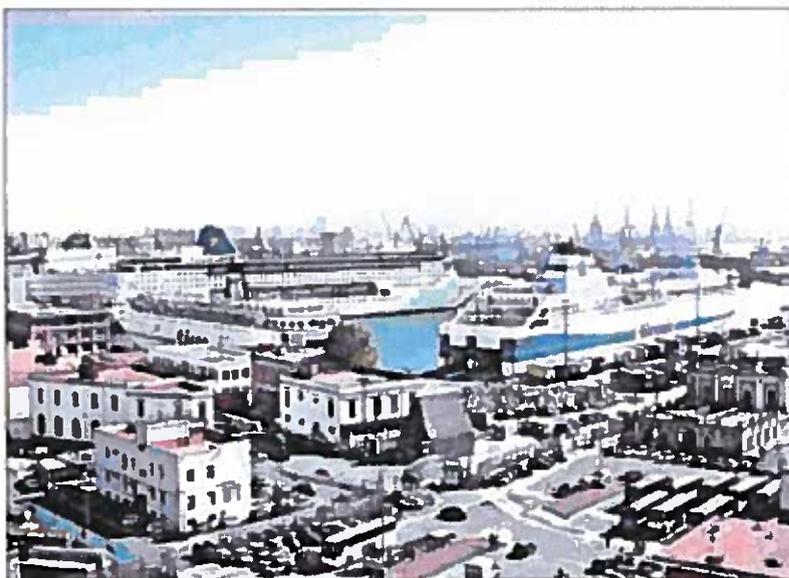
Il primo vertice ha visto protagonista Assoporti. Diversi i punti da chiarire

# Riforma dei porti, avviati i tavoli di concertazione

Le critiche maggiori sulla differenza tra Autorità di Sistema e Direzione di scalo

La riforma dei porti e della logistica dovrebbe essere ufficialmente licenziata a breve con decreto legislativo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Prevista la riduzione da ventiquattro a quattordici delle Autorità Portuali, sostituite dalle Autorità di Sistema Portuale, che avranno anche competenze sulla logistica. Nello specifico Genova sarà legata a Savona, Livorno a Piombino, Napoli a Salerno, Cagliari a Olbia, Palermo a Trapani, Augusta a Messina e Catania, Bari a Taranto, Brindisi, Manfredonia, La Spezia a Carrara. Gli scali di Civitavecchia, Gioia Tauro, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste manterrebbero invece la propria autonomia. L'obiettivo è quello di creare un governo più agile e colmare le inefficienze del sistema logistico.

I tempi inizialmente previsti erano fissati per fine anno, anche se ci sono degli ostacoli. Tanto che sono stati aperti dei tavoli di concertazione dopo la discesa in campo del premier Renzi, che vuole vederci chiaro su tutta una serie di aspetti, all'indomani delle critiche mosse da più fronti, soprattutto sulle differenze di "peso" tra Autorità di sistema e Direzioni di scalo, quest'ultime vincolate in tutto e per tutto alle prime. Da un lato i dirigenti del Mit, guidati dal capo dell'ufficio legislativo Elisa Grande, dall'altro Antonella Manzoni, consigliera del premier, ed il



sottosegretario Luca Lotti. Il primo tavolo di confronto aperto dal ministero ha visto la partecipazione di Assoporti, preoccupata principalmente da due aspetti: come ha avuto modo di sottolineare Pasqualino Monti, presidente dell'associazione degli scali italiani, i punti su cui intervenire sono proprio la differenza tra Autorità di sistema e Direzione di scalo nonché la durata del mandato dei futuri presidenti di distretto. "La durata del mandato dichiara Monti - è giudicata troppo breve ed il ministe-

ro avrebbe acconsentito ad allungare il periodo sino a 4 anni, la durata prevista dalla legislazione vigente".

I porti italiani che sono candidati a diventare Direzioni di scalo sono sul piede di guerra e Monti ha dovuto raccogliere le loro istanze, soprattutto alla luce dei recenti sviluppi. In più ci sono delle "criticità concorrenziali" ravvisate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali esistenti. Tutti aspetti da chiarire.

di Antonio De Frenza

■ PESCARA

Se il sistema portuale abruzzese vorrà far parte di una delle nuove autorità portuali previste dalla riforma in discussione in Parlamento (le cosiddette Autorità di sistema portuale, Adsp), dovrà farne richiesta esplicita al governo.

Lo precisa il comma 4 dell'articolo 6-bis dello schema di decreto legislativo elaborato dal ministro **Delfino**. «Con riferimento ai porti regionali non ricadenti sotto l'amministrazione di alcuna Adsp, la Regione di appartenenza può chiedere la inclusione degli stessi nella circoscrizione territoriale di una Adsp».

Dunque l'annunciata alleanza tra Ortona e Civitavecchia, e più in generale l'ipotesi di un passaggio del sistema portuale abruzzese all'interno del sistema Porti di Roma, non entra esplicitamente nella riforma come si era ipotizzato. Perché, si spiega, l'indicazione esplicita di adesione non rientrerebbe nella delega data dal Parlamento al Governo, e perché questa comporterebbe comunque un passaggio in Conferenza Stato Regioni. Si è scelto dunque di far decidere alla Regione se e con chi allearsi in vista del futuro assetto della portualità italiana.

La riforma dovrebbe essere varata tra un paio di mesi e prevede 14 Autorità di sistema portuale: Mare ligure occidentale (Genova e Savona), Mare ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara), Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino), Tirreno Centrale (Civitavecchia), Tirreno Centro-Meridionale (Napoli e Salerno), Tirreno Meridionale (Gioia Tauro), Mare di Sardegna (Cagliari e Olbia), Mare di Sicilia occidentale (Palermo), Mare di Sicilia orientale e dello Stretto di Messina (Messina, Catania e Augusta), Adriatico meridionale e Mar Ionio (Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto); Adriatico centrale (Ancona), Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna); Adriatico settentrionale (Venezia), Adriatico Orientale (Trieste).

Dirimente dunque sarà l'iniziativa della Regione. Di alleanza con Civitavecchia si è cominciato a parlare da un paio d'an-



Operazioni di imbarco al porto di Ortona

# Riforma dei porti L'Abruzzo è fuori (ma può rientrare)

La Regione dovrà chiedere di essere inclusa in una delle 14 nuove Autorità. In testa l'ipotesi Civitavecchia

## Scuola di portualità, si pensa al bis

Fa parte della strategia "Ortona porto di Roma sull'Adriatico" il corso di formazione in "Economia del mare e valore della portualità" nato su iniziativa di Antonio Nervegna e Euclide Di Pretoro che si è concluso qualche settimana fa all'Istituto Nautico di Ortona. Il

corso ha visto relatori illustri come il vicepresidente del Csm Giovanni Legnini e il presidente [redacted] di Civitavecchia Pasquale Monti. Sessanta i giovani corsisti iscritti. E ora si pensa già a una seconda edizione per l'anno 2016.

ni su impulso del due consulenti del sindaco di Ortona per la portualità, Antonio Nervegna e Euclide Di Pretoro. Il progetto viene sostenuto dallo stesso presidente [redacted]

[redacted] di Civitavecchia Pasquale Monti, ed è ormai en-

trato nell'agenda del governo regionale. Per Civitavecchia l'alleanza con Ortona (o meglio con il sistema portuale Ortona-Pescara-Vasto secondo la visione del governatore Luciano D'Alfonso) sarebbe strategia per ridurre tempi e costi

del flusso commerciali ovest-est. Per la Regione, l'individuazione di Civitavecchia come alleato forse vorrebbe dire valorizzare al meglio centralità dell'Abruzzo sulla direttrice europea Spagna-Balcari.

Tutto bene dunque? Non proprio. Ortona in particolare deve risolvere l'annoso problema dei fondali oggi insufficienti per accogliere navi di grandi dimensioni. Entro pochi giorni il Comune dovrebbe affidare i lavori di dragaggio, ma i tempi sono stretti, perché se i fondi non verranno impegnati entro il 31 dicembre si rischia di perderli. C'è poi il problema del collegamento con l'autostrada, i cui lavori sono iniziati ma sono stati poi interrotti per mancanza di soldi.

GIORGIO NERI/ANSA

DOMANI A PALAZZO DUCALE UNA GIORNATA DI CONFRONTO SUL FUTURO DELLA PROFESSIONE

## A Genova il primo summit dei lavoratori portuali

Dai camalli della Culmv ai soci delle Compagnie di Livorno e Venezia. E Delrio invia Russo

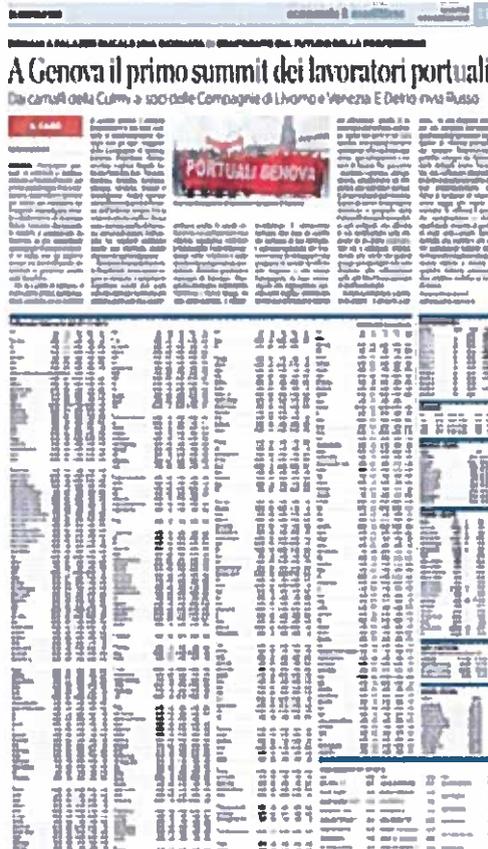
GENOVA. Compagnie portuali in conclave a Genova, domani a Palazzo Ducale, dal primo pomeriggio fino a tarda sera. Osservatore speciale per conto del ministero dei Trasporti: Ivano Russo, stretto collaboratore di Graziano Delrio. L'evento, decisamente inedito, è organizzato da Intempo, la più importante agenzia per il lavoro esistente in Italia, che da qualche tempo sta diversificando interventi e presenza anche sulle banchine.

Per la Culmv di Genova, si tratta della prima partecipazione assoluta ad un summit di questo genere. Il console Benvenuti e il suo vice Ciuffardi si confronteranno domani con gli stati maggiori delle Compagnie di Savona, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Salerno, Palermo, Bari, Taranto, Barletta, Brindisi, Ravenna, Ancona, Venezia, Trieste e Monfalcone. Realtà operaie che soffrono da anni delle pene dell'Inferno, strette tra la crisi e il calo dei traffici. Non a caso, esclusa quella di Genova, ognuna di queste Compagnie ha rapporti piuttosto stretti con Intempo, anche attraverso partecipazioni.

Del resto il tema del lavoro, la flessibilità, le occasioni legate al mercato, il salario e le coperture sociali non sono solo decisivi per la tenuta del sistema portuale ma rappresentano anche lo snodo attraverso cui può passare una riforma legislativa credibile e realizzabile. Tutti temi contenuti nelle relazioni e nelle analisi che proporranno presidente, direttore generale e manager di Intempo: Alessandro Ramazza, Roberto De Tommasi e Marco Maggi. Se non contrapposto, il modello Intempo è certamente lontano anni luce da quello dei portuali di San Benigno.

L'agenzia nazionale per il lavoro cerca di sviluppare una proposta di servizi da offrire alle imprese e alle stesse Compagnie, in base ovviamente alla legislazione specifica che regola l'attività nei terminali definisce le norme per affrontare i picchi di lavoro tipici del settore. Intempo opera nei porti e nel loro indotto, cercando di mettere a punto un'offerta di occupazione, specializzazioni e volumi di lavoro. Per garantire - sostiene l'agenzia - competitività, produttività ed efficienza agli operatori portuali, in un'ottica di partnership.

Il pool di lavoro temporaneo inventato e proposto dalla Culmv di Genova è un modello agli antipodi, che affonda le sue motivazioni sulle esigenze di un porto continentale ed è collegato strettamente alle scelte



## - segue

---

dei grandi gruppi armatoriali e alle loro alleanze, alla collocazione nelle reti Ten -T e nei corridoi di traffico europei.

Si torna comunque a parlare di lavoro - e proprio a Genova - in una stagione sempre più oscurata dall' inadeguatezza delle proposte legislative di riforma portuale, dai bizzarri finanziamenti pubblici elargiti da Delrio a porti defunti (come Taranto), dal riaffiorare prepotente delle complicità e delle difese protezionistiche, dal freno ai tentativi di innovazione legata alle regole di mercato. Si rafforza il porto dei compromessi e delle spartizioni, insieme al partito degli anti-camalli. Tocca domani alla Cnmv e alle altre Compagnie italiane confermare che il lavoro non può essere ridotto a vincita di qualche lotteria patronale.

Con relativo inchino al boss di turno.

GIORGIO CAROZZI



# Il secolo XIX

ERANO A GIUDIZIO PER ASSOCIAZIONE A DELINQUERE, NELLE TELEFONATE I RAPPORTI CON I POLITICI

## «Quel giudice era incompatibile» Salta il processo sulle bonifiche Ilva

Udienze annullate, salvi i 14 industriali accusati di aver truffcato appalti per 20 milioni

VA TUTTO in fumo, in una di quelle storie che semplicemente sconcertano. Il maxiprocesso sulla spartizione a tavolino degli appalti per bonificare le aree dismesse dalle acciaierie Ilva a Cornigliano, un pezzo di storia industriale e poi giudiziaria di questa città, naufraga per un errore procedurale ed è destinato senza via di scampo alla prescrizione. Niente possibilità di risarcimento danni per le parti civili, niente rischi di condanna per i 14 industriali imputati, molli dei quali sono o sono stati veri "big" del Nordovest ed erano accusati di associazione a delinquere.

Tutto in prescrizione Cos'è successo? Senza addentrarsi in tecnicismi esasperanti, bisogna fissare un paio di paletti. E ricordare che i procedimenti penali sono sostanzialmente divisi in tre fasi: indagine preliminare, udienza preliminare, dibattimento. Nella prima si conducono gli accertamenti; nella seconda, dopo che la Procura ha chiesto di processare gli indagati, si decide se processarli; nella terza si processano. In queste tre fasi l'accusa è sostenuta sempre dallo stesso pubblico ministero, mentre i giudici devono essere diversi. La vicenda in questione, che prendeva in esame fatti del 2007/2008, era già al dibattimento davanti a un collegio di magistrati "nuovi". Ma in corso d'opera si è scoperto che il giudice dell'udienza preliminare, Carla Pastorini, nella fase delle indagini aveva in un'occasione firmato il via libera a mettere sotto controllo alcuni telefoni. Risultato: per la Cassazione c'è stata un'«incompatibilità» che vizia l'intero caso e bisogna tornare indietro, alla richiesta di rinvio a giudizio. Il problema è che anche gli addebiti più pesanti saranno spazzati dalla prescrizione entro metà 2018 e non c'è alcuna possibilità di arrivare a un verdetto definitivo entro quella data. È un colpo di spugna semplicemente clamoroso, e basta entrare nel dettaglio della storia per comprenderlo. La bonifica delle aree dismesse a Cornigliano era una torta (pubblica) che si sono divisi dolosamente in pochi, una banda che contava su sponde e amicizie "politiche". Quattordici imprenditori, capeggiati da Gino Mamone, ex patròn della genovese "Eco.Ge", erano accusati di «associazione per delinquere finalizzata alla turbativa d'asta», ritenuti componenti d'un trust clandestino. Nel l'elenco figurano l'ex presidente degli industriali



## - segue

---

savonesi Aldo Dellepiane, ai tempi amministratore delegato del gigante "Demont" di Millesimo e poi presidente del Savona Calcio; oppure Gino Furla, ai vertici della "Furia srl" di Fidenza (Parma), nota in tutt' Europa; Renzo Manzone (Torino), della "Scavi Manzone sas" impegnato nei progetti dello Juventus Stadium. E ancora Giuseppe Panseri, presidente della "Despe" di Bergamo, allora la maggiore impresa italiana di demolizioni speciali, o Claudio Baraldi della "Fratelli Baraldi", che ha curato pure la bonifica della Stoppani di Cogoleto.

In fumo anni d' indagini Il cuore dell' inchiesta erano i lavori di smantellamento nell' ex Italsider. Prima di vedere il nuovo volto di Cornigliano, con la strada a mare, bisognava demolire i vecchi impianti (altoforno, cokeria, gasometri) e sanare terreni inquinati.

Per la bonifica completa serviva una decina di appalti, assegnati fra 2007 e 2008 da Sviluppo Genova, gruppo pubblico -privato. Quasi 20 milioni furono suddivisi in modo che le commesse finissero sempre allo stesso gruppo di aziende, con subappalti organizzati.

Alla sbarra erano finiti pure Giorgio Bertuccini, Piero Collina, Valerio Dittadi, Diego Fanelli, Ivan Gazzetti, Alfio Lamberti, Roberto Raineri e Stefano Rosi, mentre una vicenda marginale aveva inguaiato l' ex vicesindaco Alberto Ghio (tra i principali avvocati che hanno vinto la battaglia sull' incompatibilità figurano Antonio Bongiorno Gallegra, Nicola Scodnik, Alessandro Vaccaro, Antonio Rubino, Andrea Campanile).

Inquietante si era rivelato pure l' aspetto "politico" dell' indagine: numerose intercettazioni documentano la confidenza, ai tempi, di Mamone con Luigi Merlo (fino a poche settimane fa presidente dell' **Autorità portuale** di Genova), e con Piero Piccolo (decaduto nel 2010 e in precedenza factotum di Claudio Burlando). Ma questo processo non svelerà più interessi e consorzierie, men che meno qualcuno verrà condannato nonostante la linea della Procura avesse sempre trovato riscontro. Va tutto all' aria per un cavillo.

## Porti: Genova; inchiesta Culmv, Benvenuti, siamo in regola

Console, rivendicheremo gli altri soldi che ci devono

09 dicembre, 19:04

(ANSA) - GENOVA, 9 DIC - "Se ci chiameranno per chiarimenti andrò a fornirli, siamo in regola, ma andremo anche a rivendicare gli altri soldi che ci devono". Lo ha detto il console Antonio Benvenuti dopo aver appreso dai media che c'è un'inchiesta aperta dalla procura sui fondi ricevuti dalla Culmv grazie all'emendamento "salva-compagnie" della legge di stabilità del 2013 per sostenere le compagnie in difficoltà per i traffici diminuiti. Per il 2014 la Compagnia unica si era vista riconoscere 3 milioni e 600 mila euro, a fronte di un taglio dell'organico del 5%. L'inchiesta nasce da un esposto presentato dai revisori dei conti dell'Autorità portuale secondo i quali la Culmv non avrebbe rispettato i criteri richiesti per l'erogazione dei fondi per quanto riguarda i tagli alla forza lavoro. "Noi abbiamo riscosso e abbiamo chiuso il 2014 con 49 persone in meno - spiega Benvenuti -. Non ci fermiamo. Ora, visto che un parere vincolante del ministero dice che il contributo può arrivare fino al 15% delle tasse portuali e può essere spalmato anche sugli anni successivi, farò istanza per usare nel 2015 una quota del milione e novecentomila euro che sono rimasti". (ANSA).



## Porti: da compagnie Genova, Savona e Ravenna proposta per disciplinare lavoro

Per riorganizzare il lavoro temporaneo

09 dicembre, 20:58

(ANSA) - GENOVA, 9 DIC - Va in scena l'alleanza fra le compagnie portuali di Genova, Savona e Ravenna sul tema del lavoro che ancora non è disciplinato nella nuova bozza di riforma della portualità. Insieme hanno messo a punto una proposta da presentare a Ivano Russo, consulente del ministero dei Trasporti che si occupa proprio della riforma portuale, arrivato oggi a Genova per partecipare alla convention di Intempo, l'agenzia nazionale del lavoro interinale che riunisce in conclave a palazzo Ducale tutte le compagnie e per incontrare anche il commissario dell'Autorità portuale cittadina, Giovanni Pettorino. "Presentiamo insieme un documento per dire che i porti 'core' chiedono attenzione per il lavoro temporaneo".

spiega il console della Culmv Antonio Benvenuti a margine del convegno. L'idea è mantenere il quadro generale di regole esistente, ma dando spazio alle specificità dei principali scali italiani, anche in termini di organizzazione del lavoro. Il modello presentato da Genova (con Culmv e Pietro Chiesa), Savona e Ravenna, che insieme rappresentano circa il 70% dell'organico degli articoli 17 dei porti italiani, cioè gli unici soggetti autorizzati a fornire manodopera temporanea ai terminal, prevede che in questi tre scali le autorità o i sistemi portuali possano ampliare le funzioni e le responsabilità delle compagnie che in cambio avrebbero sostanzialmente uno zoccolo duro di giornate di lavoro definite all'inizio di ogni anno e più facilità a far quadrare i conti.

Si tratta di allargare i confini di un articolo 17 diventato troppo stretto. "Come Culmv chiederemo il 2015 con 185 mila giornate lavorate, cioè 5-6000 in più rispetto al 2014. Di queste, tredicimila sono costanti ogni mese, vuol dire che siamo un soggetto strutturale nel porto, non copriamo solo i picchi di lavoro", spiega Benvenuti, mentre di fatto l'articolo 17 'puro' copre solo quelli. La proposta vorrebbe che, caso per caso, tenendo conto dei volumi di traffico, della collocazione degli scali sulle reti logistiche e le prospettive di traffico, il lavoro svolto dalle compagnie portuali fosse considerato come servizio di interesse generale, ma la questione è ancora tutta da discutere e si gioca sulle parole. Sull'interesse generale, infatti, il ministero dei Trasporti aveva già espresso le sue perplessità, ritenendo che non sia compatibile con le normative comunitarie. (ANSA).

L'APPUNTAMENTO LA CUMV SI TIEVE A PALAZZO DUCALE DI INTERNO RILASCE LE COMPAGNIE ITALIANE PRESENTI IN AMO RUSSO, CONSULENTE DEL MINISTRO DEI

## Culmv: intesa sul lavoro fra Genova, Savona e Ravenna

MASSIMO MINELLA

Il modello Genova incassa il sì del governo, ma tutto dipenderà dai tempi della riforma. Una giornata per certi aspetti storica, che ha visto riuniti come non accadeva da tempo le compagnie portuali italiane, si conclude fra speranza e preoccupazione. Alla Sala del Camino di Palazzo Ducale la società di lavoro temporaneo Intempo organizza la sua convention annuale per presentare il bilancio sociale 2014 e chiama a discutere di portualità, settore in cui il gruppo è particolarmente attivo, tutti i vertici delle compagnie italiane. Arriva anche il sindaco Marco Doria a portare il suo saluto, rimarcando il ruolo storico e il valore quanto mai attuale delle compagnie. Ma arriva soprattutto da Roma Ivano Russo, consulente del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio sui temi della riforma. Che ascolta, esce a fare due parole con un imminente consulente del ministro, l'ex presidente genovese Luigi Merlo, con un look più informale e la barba incolta, e poi rientra, manifestando apprezzamento per il modello che si va affermando sulle banchine. In platea ad ascoltare, fra gli altri, c'è il

console della Culmv Antonio Benvenuti che proprio a Russo sottopone una proposta del tutto inedita e solo in parte studiata in Liguria. Il punto di partenza resta sempre il "modello Genova", quello cioè di un articolo 17 che interpreta la norma mostrando a disposizione dei terminalisti un'offerta molto flessibile e altrettanto professionale, che diventa l'unica barriera possibile alla deregolamentazione e al precariato. La Culmv comincia a studiare la situazione con l'altra compagnia genovese, la "Pietro Chiesa" (che però non è articolo 17) e con quella di Savona e va avanti. Il passo successivo, annunciato appunto ieri al consulente del ministro, è l'allargamento di questo modello a un'altra storica compagnia italiana, quella di Ravenna. «C'è una sintonia sui tempi o sui modi in cui si interpreta l'articolo 17,

che è strutturato in modo preciso, così da dare un servizio in linea con le esigenze dei terminalisti — spiega il console Benvenuti — È una proposta su cui stiamo lavorando da qualche mese, ma che però avrebbe bisogno di tavoli tecnici approfonditi e, soprattutto, di una riforma con cui confrontarsi». Il timore, che aleggia durante l'intero pomeriggio di lavoro, è che appunto i tempi di av-

vio della riforma possano dilatarsi. E questo, inevitabilmente, finirebbe per tenere ferma anche la proposta delle compagnie che, unite, rappresentano il settanta per cento dell'offerta di lavoro nei porti attraverso gli "articoli 17".

«Noi siamo partiti seriamente e lavoriamo sulla nostra proposta — aggiunge Benvenuti — E l'impostazione che ha dato oggi Ivano Russo ci trova d'accordo. Ne apprezziamo l'impegno e siamo ovviamente disponibili a continuare il confronto, ma se la riforma rallenta, inevitabilmente cambia anche lo scenario. Queste sono scelte che non dipendono da noi, ma i tempi possono davvero fare la differenza».

In effetti, il "modello Genova" che ancora una volta potrebbe rappresentare la chiave di lettura per l'organizzazione del lavoro portuale in tutti gli scali italiani, ipotizza un ampliamento delle attività svolte dagli articoli 17, che per legge possono intervenire solo sui "picchi di traffico". Il numero di giornate della Culmv e la quota fissa di ogni mese (13 mila giornate nel 2015) mostrano invece che i portuali non vengono chiamati soltanto nei picchi di traffico, ma sono parte integrante del lavoro dei terminali.



### AL DUCALE

Sopra, i vertici della Culmv, il console Antonio Benvenuti e il viceconsole Chiffarda. A fianco, l'ex presidente

di Genova Merlo e il consulente del ministro dei Trasporti Delrio Russo.

Il console Benvenuti: "Procediamo per affermare il nostro modello, ma tutto dipende dai tempi della riforma"





## Genova vince la sfida con Zeebrugge

Genova - Lo scalo belga in crisi chiude un altro terminal. I due porti erano appaiati nella top 20 europea della movimentazione di container.

Genova - **Da alcuni anni i porti di Genova e Zeebrugge si sfidano testa a testa nel traffico container**, con consuntivi finali che di volta in volta hanno premiato uno o l'altro nella top 20 degli scali europei. Ma adesso il porto belga sembra entrato in una crisi irreversibile, con la chiusura di due dei suoi tre terminal container. Per Genova, invece, il 2015 procede in crescita, sia pure lieve e con qualche scricchiolio, fino all'ottobre scorso. Le nuove strategie delle compagnie marittime, che hanno concentrato su pochi porti il traffico delle grandi portacontainer entrate in servizio negli ultimi anni, hanno premiato Genova, cresciuta a un ritmo superiore a quello medio della portualità italiana. E così è stato raggiunto il porto di Zeebrugge, uno dei grandi scali del Northern Range. Nel 2012 Genova ha superato Zeebrugge con 2,064 milioni di teu contro 1,953 milioni. Nel 2013 il contro-sorpasso dei belgi, con 2,026 milioni contro 1,988 milioni di teu della Lanterna, tornata sotto la soglia dei due milioni. Il 2014 ha visto una nuova accelerazione genovese: **2,172 milioni di teu contro i 2,046 milioni di Zeebrugge. La sfida per la quattordicesima piazza continentale è però destinata a concludersi per abbandono belga.**

Meno di un anno fa si era registrata la chiusura del terminal Zip (Zeebrugge international port), operato da Psa di Singapore (lo stesso gruppo che gestisce il terminal di Prà-Voltri), che aveva gettato la spugna sul fronte container al principio del 2015. Adesso è la volta di Chz (Container handling Zeebrugge), una joint venture fra la stessa Psa International, che detiene il 65%, e Terminal Link (gruppo Cma-Cgm) che ha il 35%. Secondo la società di analisi e consulenza marittima Dynamar, l'ultimo servizio che tocca il terminal, ossia il Fal1 dell'alleanza Ocean Three (di cui fa parte Cma-Cgm), sarà spostato sull'ultimo dei tre terminal container di Zeebrugge che continuerà a operare anche nel 2016, ossia l'Atz di Apm Terminals.

## - segue

---

Quest'anno il porto scenderà a un milione di teu movimentati, contro i due milioni del 2014. **A restare saranno due servizi intercontinentali di O3 operati con navi di capacità compresa fra 13.000 e 20.000 teu, ossia il Fal 1 e l'Aex1/Aec1, su cui vengono utilizzate navi di China Shipping e Uasc.**

Il motivo della chiusura di Chz da parte di Psa è la drastica riduzione del traffico avvenuta quest'anno. Il terminalista attribuisce il calo alla crisi del commercio, ma anche alla concentrazione dei flussi di container su pochi scali da parte delle compagnie marittime. «Oltre al rallentamento economico e alla concorrenza crescente - ha spiegato Psa - ha avuto un impatto negativo sull'attività di Chz l'ondata di consolidamenti nel settore marittimo. Questo ha portato a una grave contrazione dei volumi negli ultimi anni». A differenza di Zip, che continua l'attività con altre tipologie di merce, per Chz il gruppo di Singapore restituirà la concessione, relativa a un'area di 42,5 ettari con un chilometro di banchina. Ai 47 dipendenti del terminal verranno proposti altri incarichi nel gruppo Psa, a partire dallo stesso terminal Zip. I 70 lavoratori portuali torneranno invece nella disponibilità del pool di manodopera dello scalo. Il prossimo 18 dicembre il consiglio d'amministrazione dello scalo valuterà a chi affidare la concessione dell'area rimasta libera, che interessa alla compagnia di traghetti P&O Ferries. Insomma, la rapida trasformazione delle strategie dei grandi carrier ha prodotto risultati opposti sui due contendenti. **Mentre Zeebrugge declina come porto container, Genova ha macinato record, superando nel 2012, per la prima volta nella sua storia, i 2 milioni di teu.** Soltanto negli ultimi due mesi si è registrato un calo (-8 e -1% rispettivamente), ma il dato complessivo fra gennaio e ottobre è ancora in crescita (+3,4%).



## 'Tutti a bordo' per far conoscere a studenti navi crociera

Progetto Ap Spezia coinvolge 400 alunni delle scuole elementari

09 dicembre, 17:56

(ANSA) - LA SPEZIA, 9 DIC - Un gioco di ruolo che arriverà a coinvolgere circa 400 alunni di 20 istituti della provincia spezzina per scoprire il mondo delle navi da crociera. Prenderà il via a gennaio il progetto "Tutti a bordo", promosso dall'Autorità Portuale della Spezia e che porterà i bambini delle scuole primarie di Lerici, La Spezia e Portovenere a conoscere la nave e la vita di bordo. Il progetto è stato ideato da Gabriele Landi esperto in didattica dell'arte. I ragazzi delle prime classi "pilota" realizzeranno alcuni ritratti, sullo stile di Andy Warhol, rappresentando tutte le figure professionali che operano all'interno delle grandi navi che da qualche anno sono diventate familiari nel golfo spezzino. Dal macchinista all'animatore, dal comandante alla cameriera. "L'intento - ha spiegato Landi - è proprio quello di far conoscere le numerose attività e sviluppare nei ragazzi in maniera divertente un interesse per una professione legata all'economia marina". Nella seconda fase le classi si affronteranno in un grande gioco da tavolo preparato all'interno del Terminal crocieristico spezzino, in cinque giorni di sfide a partire da febbraio. Verrà creato un grande tabellone che riproduce la nave su cui le pedine si muoveranno al lancio dei dadi: i ragazzi saranno chiamati a superare prove relative alla professione "marittima" raffigurata nella casella. "Non è l'unica attività dedicata alle scuole - afferma il presidente dell'autorità Portuale Lorenzo Forcieri - Da molti anni è attivo il progetto Porto Lab del Gruppo Contship Italia, attraverso il quale il porto mercantile ed i centri intermodali diventano un laboratorio a cielo aperto a disposizione delle scuole. Ora sensibilizziamo ragazzi e famiglie sul fenomeno crocieristico relativamente nuovo per La Spezia.(ANSA).

## I livornesi illustri

# «Ormai siamo il balocchino della politica nazionale»

**LIVORNO** Il cuos rifiuti, la politica che si spacca e Livorno che diviene un caso nazionale? In città, in molti scuotono la testa. Invece che litigare come si faceva, oggi i livornesi guardano al caso Aamps più come allo specchio di un fallimento di tutta la comunità. «Livorno è abbandonata», «qui manca il senso civico, l'impegno», «la politica è lo specchio di quel che siamo diventati», si racconta.

La sensazione di chi è livornese è che la città sia stata trasformata in oggetto delle mire politiche nazionali. Così, se alcuni personaggi di rilievo della città si sono esposti, altri invece preferiscono fare un passo indietro. Il vescovo, Simone Giusti, dalle pagine del *Corriere Fiorentino* aveva chiesto a Nogarini di ripensarci e di cercare una soluzione condivisa per la salvaguardia dei posti di lavoro in Aamps. C'è chi, come Confindustria e Cna si sono espressi in modo critico sul concordato, mentre il direttore del *Venacollere* Mario Cardinali ha preferito sottolineare le colpe delle vecchie amministrazioni di centrosinistra. E gli altri? «C'è grossa crisi», dice **Paolo Virzi**, che però si tira presto fuori dalla partita: «Livorno? Manco da talmente tanto tempo... So che c'è il mare, che ci sono i 4 Mori, poco altro», commenta il regista che 18 anni fa portò nel cinema il disilluso «Ovosodo». «Depresso, ecco come sono: depresso», spiega **Toto Barbato**, che in quella pellicola recitò il ruolo di Mirko, e che oggi è il titolare del Cage e il più noto organizzatore di concerti della città: «A Livorno c'è una crisi tremenda ma a nessuno gliene frega nulla; con questa storia di Aamps siamo diventati il balocchino a uso e consumo della politica nazionale». Insomma, troppe strumentalizzazioni.

«Livorno è ridotta a un'ombra, per colpa delle tante, troppe scommesse perse della politica», non si tira indietro a raccontare il declino della sua città, **Fulvio Bani**, titolare della trattoria Sottomarino, col suo cacciucco dal 1937: «Qui la sinistra ha fatto i suoi comodi per anni — spiega — Ora chi comanda è diverso, ma non vedo nulla di nuovo». E il caso Aamps? «Vale il vecchio detto: "Ti dico che sei puttana prima che tu lo dica a me". Sinistra e grillini si accusano a vicenda, ma la verità è che al primi frizza perché hanno perso, mentre i secondi non fanno nulla». La città, da parte sua sonnecchia: «Non c'è più solidarietà, impegno — aggiunge Bani — Conta solo arrivare primi sugli scogli ad aprile: "Un passo mica arrivare d'estate bianco come un lattaiolo". Conta solo questo». Altro che allegria, a sentire loro, i livornesi, sembra il Gattopardo, tutto cambia perché niente cambia: «Un anno fa, la sconfitta della sinistra fu un bene, perché poteva arrivare una ventata di nuovo — spiega **Giorgio Bonaventura**, titolare del Bagni Pancaldi — Per i grillini il lavoro è difficile, si sono trovati un buco che non è certo colpa loro. Ma non puoi pensare di risolvere i problemi facendo un sondaggio tra gli adepti. Non credevano di poter vincere e si sono trovati a dover gestire una patata troppo bollente». L'analisi di **Marco Dall'i**, vicepresidente della compagnia portuali livornese (considerata vicina al Pd), è simile: «Su Aamps, non ci vogliamo esprimere, in troppi stanno alzando i toni, anche fuori da Livorno — spiega — La giunta Nogarini è al governo da troppo poco tempo per poterla giudicare in modo compiuto, ma per ora non riscontriamo un rinnovamento. Gli interventi sono stati scarsi, e le poche cose fatte sono ma-

turate grazie al lavoro della scorsa amministrazione».

**Giulio Gori**

© PRODUZIONI RASSEGNA



Regista  
Paolo Virzi

**Paolo Virzi**  
C'è grossa crisi, della mia città so solo che c'è il mare



Ristoratore  
Fulvio Bani, del Sottomarino

**Fulvio Bani**  
Oggi conta solo arrivare primi sugli scogli per prendere il sole



# «Rinvio dopo rinvio il porto muore Vorremmo lavorare nella normalità»

## L'intervento

Luigi Salvadori\*

Lunedì scorso è andata in scena l'ennesima rappresentazione di una situazione sconcertante, l'ulteriore replica di un copione cui gli operatori del porto si sono ormai purtroppo assuefatti: un inizio scoppigliante, un ordine del giorno che minaccia rovesci di concessioni per lo sblocco di opere mai partite, ma che termina sempre con rinvii di decisioni che forse non saranno mai assunte.

Mentre va in scena questa pantomima, il porto lentamente muore. Il ministro Delrio è fiducioso sulla possibilità di avviare a soluzione i problemi dello scalo "a breve". Detta crisi, vista l'intenzione del governo di attuare la riforma del settore e accoppare le Autorità portuali di Napoli e Salerno, può sembrare una prospettiva ragionevole. Ma poiché il porto di Napoli è bloccato da anni, con commissari che, per quanto capaci, non riescono a portare a termine alcunché, anche a causa dei forti conflitti di interesse in seno al comitato portuale che ne paralizzano l'attività, si comprende come questa prospettiva rischi di diventare un miraggio per molti operatori che nel frattempo subiscono danni forse irreparabili. Alla

luce delle esperienze degli ultimi anni, è evidente che il miglior presidente, il più capace, nulla potrà se non si estirpano alla radice le cause di tale paralisi, se non viene precluso in via definitiva ad alcuni soggetti di continuare a condizionare l'attività dell'Ente, se non vengono avviate le iniziative operative da tempo rinviate per sanare le inadempienze di alcuni imprenditori che nemmeno assolvono ai minimi obblighi contrattuali verso **\_\_\_\_\_** e soprattutto verso i propri dipendenti e se, infine, non si procede a una riorganizzazione - nel migliore dei casi - della struttura operativa **\_\_\_\_\_**.

Le attuali condizioni del porto e di questa Autorità sono "incredibili", a tal punto che è arduo rappresentare e far comprendere all'esterno la situazione di disagio di chi vuole fare impresa in porto.

Anche l'auspicato accorpamento delle Autorità di Napoli e Salerno potrebbe subire rallentamenti per l'opposizione degli operatori salernitani che, non senza ragione, temono una perdita di efficienza del proprio scalo in una fusione in cui potrebbero prevalere le logiche distorte che hanno funestato il porto di Napoli negli ultimi anni. Bisogna però andare avanti, perché quelle logiche non devono più avere spazio. Non bisogna assiearsi e arrendersi, ma assumere ogni

iniziativa per imporre il cambiamento.

Con una grande ambizione: diventare "normali"? Cioè operare in un contesto dove le regole siano rispettate e valgano per tutti, senza essere piegate ad usum Delphini, con i risultati che oggi vediamo.

Nell'articolo del Mattino di martedì scorso viene ricordato che la mia azienda ha citato in giudizio **\_\_\_\_\_** per le inadempienze contrattuali rispetto ad interventi infrastrutturali necessari all'operatività della nostra impresa, che, nel rispetto dello stesso contratto, ha già investito oltre 40 milioni di euro, con il rischio che ciò sia compromesso proprio dall'"inerzia" **\_\_\_\_\_**.

Senza entrare nel merito di tecnicismi o ragioni di parte, richiamare alle proprie responsabilità chi, in spregio dei compiti istituzionali e di impegni assunti, causa danni di enorme portata e non certamente limitata a una singola impresa, è il minimo esercizio di tutela e responsabilità per quello che facciamo, senza che ciò si confonda con accostamenti a intenti speculativi che non dovrebbero essere consentiti e non ci appartengono.

In alternativa, lasciar fare (o meglio non fare), tacere e subire, tentare accordi e scorciatoie è quanto di peggio la classe dirigente di questa città possa fare.

*\*presidente Cantieri del Mediterraneo Spa*

## **Apertura straordinaria del Port Center: il 18-19-20 dicembre: una tre giorni di cultura e divertimento**

**In occasione dell'evento clou "Alice e il Natale delle Meraviglie"**

Livorno, 9 dicembre 2015 - Il 18, 19 e 20 dicembre. In occasione della festa "Alice e il Natale delle Meraviglie", terza edizione del "Natale in Fortezza", organizzata da Porto 2000 in collaborazione con l'Autorità Portuale, il Port Center di Livorno aprirà in via straordinaria per permettere a grandi e a piccini di conoscere da vicino il porto, la più importante realtà economica del territorio.

Venerdì dalle 15 alle 19, e durante il weekend, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19, sia il sabato che la domenica, sarà infatti possibile entrare gratuitamente nella Palazzina del Capitano e visitare, al secondo piano, il moderno e iper tecnologico centro didattico dedicato allo scalo labronico, alla sua storia, ai suoi mestieri e ai suoi traffici.

Ad attendere i visitatori importanti strumenti tecnologici che renderanno divertente l'avventurosa scoperta del porto: dallo schermo a scorrimento con cui si possono di volta in volta conoscere in dettaglio i vari soggetti operanti all'interno del porto, alla "live map" posta al centro dello spazio espositivo, su cui sarà possibile consultare i dati aggiornati relativi alle singole navi; dai multiproiettori controllabili a distanza agli oggetti "narranti", ognuno scelto per esemplificare le diverse categorie merceologiche di cui si vuole raccontare provenienza, modalità di stoccaggio, condizioni di trasporto e volumi.

Il Port Center, inaugurato lo scorso 3 novembre, è un concentrato di tecnologia ed è diretta espressione del progetto Porto Aperto, avviato dall'Autorità Portuale e nato otto anni fa per favorire l'integrazione tra i cittadini e la realtà portuale.

Assieme al Museo dedicato alle imbarcazioni storiche della città dei Quattro Mori, presso l'ex Magazzino Collettame delle Ferrovie, il Port Center rappresenta il completamento di un percorso espositivo che permette oggi a Livorno di comunicare, e di fare in larga parte scoprire, non solo i valori materiali (hard values) del sistema portuale, ossia le strutture, i mezzi, le infrastrutture, ma anche i valori immateriali (soft values), ossia i saperi operativi, le professionalità e le tradizioni tuttora vive delle imprese e dei lavoratori portuali.

**FRONTE DEL PORTO** IL NUOVO MUSEO APRE I BATTENTI IN OCCASIONE DELL'EVENTO CLOU "ALICE E IL NATALE DELLE MERAVIGLIE"

## Straordinari open days al Port Center: tre giorni di cultura e divertimento

**- LIVORNO -**  
**PER IL TERZO** anno consecutivo [redacted] e la Porto 2000 hanno organizzato per i più piccoli - ma non solo - una serie di manifestazioni in Fortezza Vecchia, tra venerdì 18 e domenica 20 dicembre. L'iniziativa è stata presentata ieri dal presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali alla presenza del segretario generale della Camera di Commercio Pierluigi Giuntoli, il cui ente è coinvolto da anni nella gestione del monumento portuale. Partner dell'iniziativa anche Toscana Promozione, cui si deve il cortometraggio "Alice's Adventures in Tuscany" presentato nell'ultima edizione di Miami Cruise e che si riallaccia al tema scelto per le feste in Fortezza: Alice e il Natale delle meraviglie. L'anno scorso il tema su Peter Pan. L'ingresso sarà completamen-

te gratuito dal varco doganale adiacente alla Fortezza, con apertura venerdì alle 15 e per sabato e domenica dalle 10 alle 20. Per l'occasione, l'uscita dalla Fortezza potrà avvenire dalla passerella mobile che attraversa il Fosso Reale, mantenendo il consueto orario di apertura ciclica per il transito delle barche. Il presidente della Porto 2000 Provinciali e il segretario camerale Giuntoli hanno sottolineato come già nel passato la festa in Fortezza ha richiamato migliaia di persone (nel 2014 furono 5 mila i visitatori) che hanno potuto conoscere dall'interno uno dei monumenti più caratteristici e significativi della Livorno medicea.

**UNO SPLENDIDO** regalo alla città - è stato detto - che apre la strada anche a un sempre maggior coinvolgimento [redacted] nella ge-

stione del monumento: gestione rivelatasi ad oggi - ha detto Giuntoli - la migliore di sempre e che fa sperare in una formalizzazione della sua diretta responsabilità. Per valorizzare e regolarizzare ulteriormente la visita, saranno distribuiti speciali permessi e le eventuali file all'ingresso saranno allentate da spettacoli di clowns e di intrattenitori. All'interno, nella Canaviglia si esibiranno Alice e il Bianconiglio; nel corridoio Pinco & Panco; nella cannoniera Brucaliffo & Stregatto; poi ancora nelle varie zone gli altri personaggi della fiaba (Cappellaio Matto e Lepre Marzolina, la Regina & il Re di cuori etc). Dal 18 al 20 sarà anche aperta alle visite il "Port Center" nella palazzina del Capitano con gli strumenti tecnologici per conoscere sugli schermi ogni angolo del porto.

A.F.



**SUCCESSO** Siamo già alla terza edizione: l'anno scorso in Fortezza arrivarono 5mila persone

### REGALO ALLA CITTÀ

Attesi 5mila visitatori  
Ingresso gratis  
dal varco doganale



## Bonifiche, entro dieci giorni le planimetrie

Piombino, incontro al ministero con Aferpi. Interventi per 50 milioni, presto il via

- PIOMBINO -

**BONIFICHE**, inizio primo stralcio più vicino. Presto anche più dettagli sul piano industriale Aferpi. Prosegue il lavoro e ieri si è tenuto al Ministero dell'ambiente il tavolo tecnico con Aferpi e Invitalia, riunione ritenuta dal sottosegretario Silvia Velo «proficua». «Entro dieci giorni - ha annunciato il sottosegretario all'ambiente Velo - Aferpi invierà la planimetria necessaria ad integrare il progetto di Invitalia relativo agli interventi di messa in sicurezza operativa della falda e dei suoli delle aree demaniali dell'area del San (sito di interesse nazionale) di Piombino. In questo modo sarà possibile, per Invitalia, completare il relativo progetto e avviare le gare di affidamento per il primo stralcio dei 50 milioni delle bonifiche.

**ENTRO** questa settimana, inoltre, Aferpi invierà alla Regione Toscana e alla Provincia di Livorno la documentazione per avviare la fase preliminare della procedura di Via (valutazione impatto ambientale) in cui sarà contenuta anche la planimetria delle aree e il layout del progetto industriale. Questo ci consentirà di arrivare alla prossima riunione del tavolo tecnico, già programmata per il prossimo 20 gennaio, in cui saranno presentate le osservazioni



**AMBIENTE** Il sottosegretario Silvia Velo ha definito «proficua» l'incontro con Aferpi per le bonifiche a Piombino

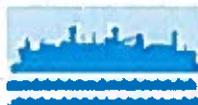
odierne all'analisi di rischio sulla base delle indicazioni di Ispra e dell'Arpa e una versione più definita del piano industriale comprensivo della parte relativa all'impianistica».

«**STO SEGUENDO** passo dopo passo la vicenda di Piombino - ha concluso il sottosegretario Velo - e posso garantire che il lavoro, seppur complesso, va avanti senza sosta». Proseguire quindi l'iter previsto dall'articolo 252 bis del Codice dell'Ambiente, che porterà alla

Conferenza dei Servizi. Con la consapevolezza che il rispetto delle scadenze delle attività di bonifica è condizionato dall'avvio delle demolizioni che dovrebbero partire a gennaio, ma anche dalla definizione del piano industriale. E su quest'ultimo punto, piano industriale, - ma anche costo dell'energia e ammortizzatori sociali - dovrebbe incentrarsi la prossima riunione al Ministero dello sviluppo economico, attesa prima di Natale.

m. p.

**Il porto** Ci sono nuovi nomi nella «rosa» dei papabili per la presidenza dell'organismo



In pole Annunziata, ora al porto di Salerno, Villari, Scaletta e il commissario di Napoli, Basile

## unica, corsa a cinque

**Spunta anche Messineo è stato segretario a Salerno con Bonavitacola**

**Antonino Pane**

Spuntano nuovi nomi nella corsa alla presidenza del sistema del Tirreno centrale, quella che governerà i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Oltre al senatore Riccardo Villari e a Dario Scaletta, ex amministratore di Napoli Servizi che, per motivi diversi, non sono usciti dallo scacchiere, prende sempre più spazio il nome Andrea Annunziata, attuale presidente del porto salernitano ed ex sottosegretario ai Trasporti, che oltre agli ottimi risultati conseguiti, conta su un ampio gradimento da parte del mondo degli operatori, degli industriali e dei sindacati. In corsa, naturalmente, c'è anche l'attuale commissario stra-

ordinaria, Antonio Basile, che ha l'indiscusso merito di aver riportato almeno un po' di serenità negli uffici di piazzale Pisacane. Ma ma mano che la nomina si avvicina arrivano anche altri nomi. Negli ultimi giorni, infatti, si parla con insistenza anche di Francesco Messineo, già segretario generale del porto di Salerno. Messineo a Salerno lavorò a stretto contatto con Fulvio Bonavitacola, attuale vice presidente della giunta regionale, ex presidente, appunto, di Salerno. Messineo è l'attuale presidente della Port Massa Carrara. Il suo nome sarebbe utilizzato anche per battere la resistenza all'accorpamento dei salernitani a comin-

ciare da quella del presidente del polo logistico, Agostino Gallozzi.

Uno delle prime questioni sul tavolo del nuovo presidente, comunque, sarà il Piano regolatore portuale, approvato dal Comitato portuale e dal Consiglio comunale ma irrigliato al Consiglio superiore dei lavori pubblici. La bufera giudiziaria sui depositi petroliferi della Kuwait paragonata fa riemergere, infatti, quegli attriti tra i petrolieri e gasieri di Napoli Est e le istituzioni che, nei fatti, hanno condizionato l'avvio del Prp e la spesa del Grande Progetto. Furono proprio i concessionari dei depositi petroliferi di Napoli Est ed i titolari delle attività di bunkeraggio ad impugnare dinanzi al Tar sia il Piano Regolatore, sia i progetti finanziati dall'Ue. Sono trascorsi più di 20 anni ma le cose sembrano solo destinate a peggiorare visto che la Procura della Repubblica ha deciso di sopperchiare il pentolone legato ai depositi dei prodotti petroliferi e all'inquinamento che producono.



**Scogli**  
Molto forte è ancora l'opposizione soprattutto del polo logistico salernitano



**Napoli**  
le crociere

Nel porto di Napoli (anno 2014) sono transitate 47.830 navi e 7,1 milioni di passeggeri, di questi sei milioni sono relativi ai traghetti e uno alle crociere

**Salerno**  
i container

Nel 2014 il traffico container a Salerno è cresciuto del 21,5% portandosi a 320 unità, 90mila in meno di Napoli che lo stesso anno ha perso il 9,5%

**I porti minori**  
Castellammare

Nelle attività dell'Autorità del Tirreno centrale ci sanno anche i porti minori in particolare quelli di Castellammare e Pozzuoli



## Porti: Naples Shipping Week; commerci, tecnologie e logistica

Dal 27 giugno al 2 luglio iniziativa gemellata con Genoa shipping week

09 dicembre, 21:22

(ANSA) - NAPOLI, 9 DIC - "Per una settimana Napoli sarà il centro dello shipping internazionale, in attesa che arrivi anche una nuova guida per il porto e si sviluppi ancora di più il nostro scalo". Così l'assessore alle Attività produttive de Comune di Napoli Enrico Panini ha lanciato oggi la seconda edizione della Naples Shipping Week che si terrà dal 27 giugno al 2 luglio 2016: una settimana interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare, organizzata da ClickUtility Team e dal Propeller Club Port of Naples e gemellata con la Genoa Shipping Week. La manifestazione torna dopo il successo dell'edizione 2014 che vide la presenza di oltre 3000 ospiti provenienti da 50 nazioni, per partecipare ai 42 eventi a calendario. "La Naples Shipping Week - sottolinea il presidente della manifestazione Giuseppe D'Amato - gratifica l'orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e riconferma l'importanza di Napoli. Il capoluogo campano è infatti all'avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50% circa della flotta mercantile nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della Provincia di Napoli". "Il cluster marittimo napoletano - aggiunge Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples - è la prima industria della città e siamo molto lieti che Napoli possa ospitare per una settimana il gotha mondiale del settore. La Campania è al settimo posto fra le regioni per contribuzione al pil nazionale, ma terza per l'economia del mare e prima per flotta". L'intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, l'Acquario, il Porto di Napoli, il Maschio Angioino, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo partenopeo. "I primi due giorni - spiega Masucci - saranno dedicati alla cultura del mare con iniziative con le associazioni, mercoledì invece tocca alle università e ai centri di ricerca, mentre giovedì e venerdì ci saranno gli incontri di business". La Stazione Marittima sarà il centro della manifestazione con conferenze e incontri aperti gli operatori del cluster marittimo.(ANSA).

# Informazioni Marittime



## Nel 2016 la Naples Shipping Week II

La seconda edizione della Naples Shipping Week, evento organizzato da Clickutility Team e Propeller Club port of Naples, si terrà dal 27 giugno al 2 luglio 2016. Nella prima edizione del 2014 - la manifestazione è biennale e si alterna con la Genoa Shipping Week - sono state registrate tremila presenze provenienti da cinquanta nazioni che hanno partecipato a 42 eventi in calendario.

«La seconda edizione – precisa Carlo Silva, presidente Clickutility – ci vedrà più forti nei numeri, negli sponsor e con tematiche di attualità e grande rilievo. Una manifestazione corale che realizziamo grazie all'apporto di una squadra motivata e di prestigio di oltre trenta persone tra rappresentanti di istituzioni, autorità e referenti dell'economia marittima napoletana». L'appuntamento è stato presentato oggi nella sala Giunta del Comune di Napoli, istituzione presente già nella prima edizione. «Il Comune appoggia l'iniziativa e la sostiene» spiega Enrico Panini, assessore al Lavoro e alle Attività produttive. «Con questa seconda edizione inizia la staffetta con la città di Genova con un programma più ricco ed intenso. Quando si parla di shipping si parla di cultura, economia, occupazione, sviluppo. L'evento servirà anche a recuperare orgoglio, stima, radici e autorevolezza della città». Infine un accenno sul porto, dove «c'è bisogno che termini il commissariamento perché è una condizione sfavorevole che ne pregiudica lo sviluppo». L'armatore Giuseppe D'Amato, presidente della Naples Shipping Week, ha ricordato le eccellenze culturali di Napoli. «L'Università Parthenope, già Istituto Universitario Navale, è la nostra eccellenza nello shipping, così come la fondazione Ipe che si occupa di master di economia e shipping favorendo l'accesso al lavoro». D'Amato ha, infine, sottolineato come «il nostro territorio è all'avanguardia in Italia grazie alla presenza del cinquanta per cento circa della flotta mercantile nazionale». Umberto Masucci, presidente del Propeller di Napoli ha sottolineato come «la settimana dello shipping a Napoli servirà anche a promuovere la città e le attività del mare con il suo ricco calendario di eventi (*il programma sarà pubblicato appena disponibile ndr*)». Nel corso della presentazione della seconda Naples Shipping Week sono stati anticipati due progetti che attireranno su Napoli interesse e partecipazione. «Si stanno facendo passi importanti – ha detto Panini – verso la realizzazione del museo del mare e programmando un'iniziativa internazionale in relazione ai grandi yachts. L'evento e la candidatura di Napoli deve però essere sostenuta da tutte le istituzioni ed associazioni». Nella foto, da sinistra, Panini, Silva, D'Amato, l'ammiraglio della Marina militare Donato Marzano, Masucci

Merci. L' **Autorità portuale** si prepara a dare il via ai lavori entro tre mesi, primi insediamenti a metà 2016

## Cagliari stringe sulla zona franca

*Passi in avanti anche per il punto d' ispezione sulle carni extra Ue*

Lo scalo di Cagliari stringe i tempi per la creazione, presso le banchine del **porto Canale**, di una zona franca doganale. Dopo anni di stasi ora i vertici dello scalo ritengono di poter iniziare i lavori per infrastrutturare l' area entro 90 giorni e prevedono i primi insediamenti a metà del 2016.

A spiegarlo sono il neocommissario dell' **Autorità portuale**, Roberto Isidori e il segretario generale, Roberto Farci. «C' è stato - afferma il primo - un finanziamento, da parte della Regione, di 1,2 milioni indirizzato al Cacip (il consorzio che riunisce la Provincia di Cagliari e sette Comuni, socio al 50%, insieme all' **Autorità portuale**, della società consortile per azioni Zona Franca di Cagliari, ndr). Questo ci consente di affermare che i lavori per i primi 6 ettari dell' area franca doganale sono in procinto di partire». La somma accordata è frutto di un fondo di bilancio dello stesso Cacip, svincolato a opera della Regione.

Alla zona in questione, prosegue Isidori, si aggiungerà «la realizzazione del primo Posto d' ispezione frontalterio (Pif) della Sardegna per i controlli sulle carni, grazie all' esito favorevole dell' audit appena condotto dal

Food veterinary office della Commissione europea. Il Pif, con sede nel **porto** di Cagliari, si occuperà dei controlli sull' importazione di prodotti di origine animale destinati al consumo da parte dell' uomo e di quelli non destinati a consumo umano provenienti da aree extra Ue, contribuendo al generale aumento dei traffici. Si tratta di iniziative che tendono a consolidare il processo virtuoso del **porto** di Cagliari che sta ottenendo performance sempre migliori.

Con i container movimentati giunti a 700mila teu l' anno e le crociere in progressiva crescita: 300mila passeggeri già prenotati per il 2016». Per la zona franca, aggiunge Fracci, «noi speriamo di avere la progettazione tecnica pronta entro tre mesi. In modo da far partire tra 90 giorni i lavori per mettere in operatività l' area. Si tratta di opere di modesta entità, perché lo spazio della zona franca è già recintato. Occorre, in particolare, aggiungere un modulo di recinzione per delimitare i 6 ettari. Ma è già previsto che lo spazio free possa essere implementato fino a 36 ettari». Fracci, inoltre, sottolinea che alcune imprese hanno già manifestato l' interesse a operare entro la zona franca doganale: «Per la maggior parte si tratta di realtà italiane ma si sono fatti avanti anche imprenditori sudamericani, statunitensi, omaniti e cinesi».



## - segue

---

Per il Pif, invece, non è ancora stato deciso se lo gestirà il ministero della Salute o se dovrà essere affidato a un altro soggetto tramite gara. La questione sarà affrontata nel prossimo Comitato portuale. «La struttura - spiega Farci - sarà adiacente alla zona franca e a 250 metri dalla banchina. In particolare, potrà ospitare diverse migliaia di tonnellate di carne ovina, proveniente ad esempio da Uruguay e Argentina, destinata al mercato africano. La scarsa stabilità politica del Nord Africa, infatti, favorisce la scelta della Sardegna come piattaforma per il controllo e il successivo smistamento di questi generi alimentari». La Pif e la zona franca, afferma Franco Cupolo, ad del terminal container di Cagliari (gruppo Contship) «sono sicuramente due segnali forti. Non sono elementi che bastano da soli a trainare lo sviluppo economico, ma sono un punto di partenza».

Un'opinione condivisa da Piergiorgio Massidda, alla guida della società Zona Franca, il quale però non lesina critiche: «C'è un passo avanti ma la burocrazia è di una lentezza esasperante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*RAOUL DE FORCADE*



## Crociere: 2 mila turisti a Cagliari con la Queen Victoria

Capoluogo sardo scelto come test per una vacanza più lunga

09 dicembre, 19:10

(ANSA) - CAGLIARI, 9 DIC - Crociera a Cagliari come test per una vacanza più lunga in Sardegna. È la testimonianza di un pensionato inglese, di 80 anni, sbarcato questa mattina al Molo Rinnascita dalla Queen Victoria, nave della compagnia Cunard.

Abbigliamento tipicamente estivo, quello del turista: bermuda, maglietta e leggerissima giacchetta. "Il sud dell'isola - ha raccontato il turista - è considerato come meta emergente, insieme alle Canarie, e alternativa al nord Africa".

Con lui a Cagliari circa duemila turisti. La maggior parte di loro ha scelto di visitare, nelle ore di permanenza in città, il centro storico addobbato per le festività natalizie.

Un tour tra shopping e monumenti. Previsti per dicembre altri arrivi: l'11 tocca alla Norwegian Epic della Norwegian Cruise.

Poi sarà la volta, il 14, dell'Aurora della P&O Cruises e il 19 dicembre della Viking Star della Viking Ocean Cruises. (ANSA).

Fast-Confisal e Ugl-Mare

## «Serve solo la Port Authority dello Stretto per lo sviluppo di Messina, Reggio e Villa»

*Sottolineato il bisogno di remare tutti insieme nell'interesse generale*

La partita sembra essere arrivata ai tempi supplementari e la squadra Messina non la sta vincendo. Il tempo per arrivare almeno al pareggio, è poco ma c'è. La gara quella della definizione della nuova geografia delle **Autorità portuali** con Catania ed Augusta che sono in vantaggio sulla città dello Stretto che rischia, nonostante i numeri, di finire stritolata in una morsa, anche politica, che non riesce a superare.

In molti, alla soluzione della realizzazione di una **Autorità** della Sicilia Orientale, preferiscono quella della nascita per Messina della Port Authority dello Stretto con Reggio e Villa. Lo vorrebbe l'amministrazione Accorinti, una parte della classe politica locale e anche alcuni, ma non tutti, gli addetti ai lavori. Fra questi anche i sindacati Fast Confisal Porti e Ugl Mare 8r Porti i cui lavoratori sullo Stretto vivono ogni giorno e possono apprezzarne le potenzialità ed essere per questo preoccupati che la perdita della cabina di regia, per quest'area potrebbe essere una disdetta.

«Vi è la necessità di remare tutti insieme, ora più che mai in direzione Messina per il bene della città e della popolazione intera - dicono le due sigle - e quindi supportiamo la tesi di una Port Authority dello Stretto per la governance di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni con Messina sede e porto principale. Tale contesto sarebbe prioritario per lo sviluppo della **portualità** in genere e, nella fattispecie, per garantire l'ultima trincea del finanziamento per l'agognato ampliamento del porto di Tremestieri poiché strategico e considerato tale anche da uno studio dell'Università di Messina vista la sua naturale interfaccia con il porto di Reggio collegato anch'esso al vicino svincolo autostradale».

La bozza della riforma della **portualità** varata dal ministro Delrio però sembra in avanzato stadio di approvazione definitiva. Le due sigle lanciano qualche strale anche all'ente di via Vittorio Emanuele: «I sindacati chiedono e auspicano un'inversione di rotta sul modo di amministrare l'Authority come ente pubblico, attraverso una maggiore trasparenza ed un'ampia azione comunicativa e di pubblicizzazione di bandi e decreti».

C'è rammarico poiché, non essendo stati informati per tempo dell'indizione delle elezioni per il rinnovo dei 5 rappresentanti dei lavoratori **portuali** in seno al Comitato, non abbiamo potuto esprimere alcun candidato».3.

**Cronaca di Messina**

**Tremestieri, il decreto alla firma di Delrio**  
L'interfaccia del rifacimento (28 milioni) rischia posticipo e tracolla al marino

**«Serve solo la Port Authority dello Stretto per lo sviluppo di Messina, Reggio e Villa»**

terza mattina  
19/11/12 DICEMBRE

Banchine del porto

## «Lavori sospesi nell' attesa del nullaosta»

L' Authority replica al Comitato locale: i fanghi non c' entrano

MILAZZO «I lavori delle nuove banchine del porto di Milazzo sono attualmente in fase di sospensione parziale solo perché, per l' approfondimento ulteriore e conclusivo dei fondali da -7 metri a -11 metri, il ministero dell' Ambiente, negli ultimi mesi, ha ritenuto necessario rilasciare un nuovo nullaosta. Nulla a che vedere con la questione fanghi».

Il presidente dell' **Autorità portuale**, Antonino De Simone, replica a muso duro al Comitato "Grande porto" spiegando che «le caratteristiche dei fanghi e di tutto il processo di caratterizzazione, campionamento, analisi e modalità tecnico -esecutive sono perfettamente noti sia al ministero delle Infrastrutture che a quello dell' Ambiente, posto che è costantemente monitorato dai tecnici Ispra e Arpa. Al contrario, è bene ribadire che in questa vicenda sono l' **Autorità portuale** e, con essa, il porto di Milazzo, ad essere vittime della cattiva burocrazia e delle lungaggini ministeriali. Infatti - prosegue De Simone facendo riferimento alla questione dei fondali -nelle originarie Intenzioni dello stesso ministero questo passaggio avrebbe assunto unicamente connotati di mero atto formale, atteso che l' istruttoria tecnica è completa.

Purtroppo per ragioni unicamente burocratiche e amministrative, il tutto si è oltremodo allungato a causa della mancata (da settembre ad oggi) nomina del provveditore alle Opere pubbliche per la Sicilia e Calabria, deputato per legge a firmare un indispensabile Decreto intermedio. Inutile chiarire che l' **Autorità portuale** ha vivacemente protestato per questa assurda situazione ma, al momento, senza essere ascoltata».

In buona sostanza l' **Autorità portuale** ribadisce che i ritardi non sono ad essa addebitabili e che sicuramente «un' opera così complessa risente anche delle complicazioni procedurali derivanti dal fatto che le aree di Milazzo ricadono in zona Sin, soggetta a particolari prescrizioni che certamente hanno finito col rallentare l' esecuzione dei lavori». Secondo l' **Autorità portuale** per vedere le banchine completate, si dovrà attendere salvo nuovi intoppi, l' estate 2016. A lavori finiti è previsto il prolungamento del molo XX Luglio e la creazione di un altro accosto lato sud nello stesso molo. La "nuova" banchina una volta completata, creerà anche altri accosti di poppa o di prora per le navi traghetto e per qualche nave da carico, qualora l' unico molo destinato al traffico commerciale fosse occupato. In più tutto il fondale dello specchio d' acqua dalla testata del molo XX Luglio, sarà livellato e

**Milazzo**

**Anno giubilare, apertura della Porta Santa**

**Lavori sospesi nell'attesa del nullaosta**

**Il Tribunale diritti del malato avvia un'indagine ai "Fogliani"**

**Filippo Russo e il giornalismo**

**Via libera al malato con la Ctp di 8,4 milioni**



## - segue

---

permetterà di far accostare navi con un pescaggio maggiore. Il completamento delle banchine permetterà altresì di dare il via libera anche alla nuova viabilità portuale.

*GIOVANNI PETRUNGARO*

Giardini Naxos

## Porto, la tempesta su Tecnis non fermerà l'infrastruttura

Dovranno essere rivisti strategie e tempi tecnici

«Il porto di Giardini Naxos verrà realizzato in ogni caso.

Forse i tempi per l'avvio dei lavori potranno allungarsi ma l'opera non è a rischio». Lo ha dichiarato il sindaco di Giardini Naxos, Nello Lo Turco, circa le possibili ripercussioni della bufera giudiziaria che sta investendo Tecnis, l'impresa incaricata di realizzare l'approdo turistico nella località rivierasca. Proprio nelle scorse ore Saverio Ruperto, docente di Diritto civile, è stato nominato commissario per la gestione straordinaria della Tecnis e con lui Lo Turco si incontrerà nei prossimi giorni per capire come si evolverà la situazione.

«Avrò un colloquio con il commissario della Tecnis - afferma Lo Turco - per capire se loro intendono proseguire o no nel progetto per la realizzazione del porto di Giardini Naxos. È chiaro che dobbiamo verificare se ci sono le condizioni per andare avanti con la Tecnis o se dovremo muoverci in un'altra direzione. È una scelta che spetta a loro, noi poi ragioneremo di conseguenza».

Tecnis, come si ricorderà, è l'impresa il cui progetto è stato individuato nell'ambito della conferenza dei servizi che ha dato l'ok alla prevista realizzazione del porto a Giardini Naxos. E se adesso Tecnis dovesse tirarsi indietro? «La premessa ad ogni discorso è che il porto di Giardini si farà comunque - risponde Lo Turco-. Se la Tecnis non potrà o non vorrà garantire la realizzazione dell'opera, a quel punto o prendiamo noi come Comune in mano l'iter o, sempre nel rispetto di quanto consentiranno le procedure, valuteremo l'opportunità di affidare l'opera a terzi. Il progetto del porto non si blocca, anzi posso dire che ci sono già altre imprese interessate a realizzare questa opera. Non posso nemmeno escludere che il Comune possa accedere a dei fondi comunitari. Intanto, prima di Natale si farà l'ultima riunione della conferenza dei servizi che definirà la parte inerente il Via -Vas e porterà al completamento della procedura. Mi sento, comunque, di rassicurare i cittadini e gli operatori economici di Giardini che aspettano la realizzazione del porto e credono come noi negli effetti positivi che questa struttura potrà avere sul turismo e l'economia di Naxos».3(e.c.)

14 dicembre 2015 | L'Espresso | 101

### Le vicine



#### Porto, la tempesta su Tecnis non fermerà l'infrastruttura

di Saverio Ruperto

Giardini Naxos. Il porto turistico che si sta costruendo nella località rivierasca di Giardini Naxos, in provincia di Messina, non sarà fermato dalla tempesta giudiziaria che si sta abbattendo sulla Tecnis, l'impresa incaricata di realizzarlo. Lo ha detto il sindaco Nello Lo Turco, che ha anche annunciato che il Comune si occuperà di portare avanti l'opera se l'impresa dovesse ritirarsi.

Il sindaco di Giardini Naxos, Nello Lo Turco, ha dichiarato che il porto turistico che si sta costruendo nella località rivierasca di Giardini Naxos, in provincia di Messina, non sarà fermato dalla tempesta giudiziaria che si sta abbattendo sulla Tecnis, l'impresa incaricata di realizzarlo. Lo ha detto il sindaco Nello Lo Turco, che ha anche annunciato che il Comune si occuperà di portare avanti l'opera se l'impresa dovesse ritirarsi.

#### Albergatori sul piede di guerra «Troppe tasse, per noi è dura»

di Saverio Ruperto

Nella cittadina di Giardini Naxos, in provincia di Messina, si sta costruendo un porto turistico. Ma gli albergatori della zona sono molto contrari al progetto. «Troppe tasse, per noi è dura», dicono. Gli albergatori della zona sono molto contrari al progetto. «Troppe tasse, per noi è dura», dicono.

#### Le virtù dell'olio siciliano

di Saverio Ruperto

Il olio siciliano è un prodotto di qualità che ha molte virtù. È un olio che ha un sapore particolare e che è molto sano. È un olio che ha un sapore particolare e che è molto sano.

#### Trappitello ancora senz'acqua

di Saverio Ruperto

Il paese di Trappitello, in provincia di Messina, è ancora senza acqua potabile. Il Comune ha chiesto ai cittadini di essere più pazienti e di aspettare che si completi la costruzione dell'impianto di depurazione delle acque.

#### Palazzo Duca di Salaparuta

di Saverio Ruperto

Il Palazzo Duca di Salaparuta, in provincia di Agrigento, è un edificio di grande valore storico e artistico. È un edificio di grande valore storico e artistico.

## Capodanno si festeggia in Sicilia

28 Dicembre-3 Gennaio da 266 a persona 7 giorni/6 notti, **crociera**, hotel, trasporto auto  
Grimaldi Lines [www.grimaldi-lines.com](http://www.grimaldi-lines.com)

In **crociera** a **Palermo**: un modo diverso di festeggiare il Capodanno. Si parte da Livorno il 28 dicembre, a bordo della Euroalink, e si rientra il 3 gennaio. Si pernotta sia in nave, sia in hotel 4 stelle nella città siciliana. Due feste importanti città aspettando la mezzanotte: in Piazza Castelnuovo e davanti al Teatro Massimo.



Dopo il vertice di ieri a Palermo

## Garantiti i collegamenti con le isole

Il sindaco di Lipari: la soluzione tiene conto della mobilità e del turismo

Salvatore Sarpi LIPARI Una manifestazione di interesse da parte della Regione siciliana, che sarà pubblicata nei prossimi giorni, consentirà la non interruzione dei collegamenti marittimi integrativi con le Eolie e le Egadi, sino a quando non sarà espletata la nuova gara che verrà bandita nell'arco di tempo di sei mesi. L'Ustica Lines - accogliendo sia la richiesta della Regione che dei sindaci isolani e nell'ottica di non creare difficoltà ai residenti e ai turisti - non interromperà i collegamenti con le isole minori e non licenzierà il personale. È questo uno dei risultati (quello che, per l'immediato, stava più a cuore ai cittadini di Egadi ed Eolie e agli operatori turistici) dal tavolo tecnico tenutosi ieri pomeriggio a Palermo su convocazione dall'assessore regionale Giovanni Pistorio.

Ai lavori, oltre a Pistorio, hanno preso parte, tra gli altri, il sindaco di Favignana, Giuseppe Pa goto, di Lipari, Marco Giorgianni, i deputati regionali Girolamo Fazio e Girolamo Turano, il direttore del dipartimento Infrastrutture e Trasporti, Fulvio Bel lomo, la responsabile del servizio, Dorotea Piazza ed ovviamente i rappresentanti dell'Ustica Lines, Ettore Morace e l'avvocato Campo. L'accordo raggiunto prevede il pagamento delle somme arretrate relative al bando annullato fino all'85% dei saldi dovuti, condizionato alla presentazione, da parte della società trapanese, della rendicontazione delle spese sostenute per il servizio (analiticamente specificate per ciascuna tratta e che non siano inferiori alla percentuale sopra indicata) L'Ustica Lines - come è ben chiaro e come sottolinea la stessa società trapanese nelle dichiarazioni che abbiamo raccolto - «dà ancora una la piena disponibilità ad accollarsi le spese per le corse degli aliscafi, senza alcun utile per tutti i giorni necessari fino alla individuazione del soggetto che assicurerà il collegamenti per i prossimi sette mesi. Questo nell'ottica del rispetto verso l'istituzione Regione e verso i cittadini delle isole minori siciliane e dei suoi amministratori».

Ma il vertice palermitano ha portato un altro risultato, auspicato a più riprese, anche in altre sedi, dai sindaci delle isole minori siciliane. Ovvero la non pubblicazione delle nuove gare per i servizi marittimi integrativi sino a quando non sarà definita la questione legata all'ex Sire mar (Compagnia delle Isole). Dopo la sentenza del Tar che ha, di fatto, annullato l'aggiudicazione dell'ex società di Stato a Compagnia delle isole, si è in attesa che il Ministero dei Trasporti effettui la nuova aggiudicazione. Il

**Sicilia**

**Garantiti i collegamenti con le isole**  
Il sindaco di Lipari: la soluzione tiene conto della mobilità e del turismo



**Imprenditore ucciso 6 giorni nel cimitero**



**Un'altra giornata di sbarchi**  
Tre scafi arrestati a Catania



**Il secondo naufragio**  
una ragazza per i poveri



**Muscumano regala la slabbetta di Gesù**



## - segue

---

tutto dovrebbe avvenire con il nuovo anno, visto che l'ultima proroga a Cdi scade il 31 Dicembre prossimo. Apprezzamenti per l'operato dell'assessore Giovanni Pistorio e per la disponibilità dell'**Ustica Lines** arrivano sia dal sindaco di Favignana, Giuseppe Pagoto che dal sindaco di Lipari, Marco Giorgianni: «La soluzione individuata durante l'incontro - ha sostenuto il sindaco di Lipari - oltre ad evitare possibile disservizi, identifica un percorso di programmazione futura con una prospettiva di rimodulazione virtuosa dei servizi marittimi delle Isole Eolie e delle Egadi. Una rimodulazione che tenga conto delle esigenze di mobilità dei cittadini e del turismo».4.

*SALVATORE SARPI*

## Ustica Lines non interrompe i collegamenti con le isole

TRAPANI. Il rischio paventato fino a ieri pomeriggio non si è verificato. Ustica Lines, infatti, ha deciso di non interrompere i servizi di collegamento con le isole Egadi e le isole Eolie. Sarebbe stato un danno doppio nel periodo di Natale, quando aumenta l'affluenza dei viaggiatori per il rientro a casa dei pendolari. Ma il danno è stato scongiurato soprattutto per i dipendenti che ancora una volta hanno rischiato il licenziamento.

L'intesa è stata raggiunta ieri pomeriggio, nel corso di un tavolo tecnico alla Regione convocato dall'assessore ai Trasporti Pistorio, con i vertici di Ustica Lines, i sindaci delle Egadi, Giuseppe Pagoto e di Lipari, Marco Giorgianni e i deputati regionali Fazio e Turano. Era stata la Regione a decidere l'annullamento per "irregolarità burocratiche" delle gare già aggiudicate in via definitiva all'Ustica Lines che, a sua volta, aveva risposto con la minaccia di sospendere i collegamenti dalla giornata di ieri. Disagi scongiurati: i vertici della compagnia di navigazione, che ha sede a Trapani, hanno dato seguito alla richiesta dell'assessore di mantenere le corse «fino a quando non produrrà i suoi effetti la manifestazione d'interesse che andrà in pubblicazione mercoledì», e che condurrà alla individuazione del soggetto a cui sarà affidato il servizio per un periodo non superiore a sette mesi. Questo nelle more della predisposizione del bando di gara rimodulato per l'affidamento quinquennale.

«Siamo soddisfatti per la consapevolezza mostrata dalla Regione della necessità di individuare un percorso per non penalizzare gli abitanti delle isole ha dichiarato l'amministratore delegato di Ustica Lines, Ettore Morace. «Faremo la nostra parte e nelle more non ci tireremo indietro per il tempo ragionevolmente necessario alla conclusione dei procedimenti amministrativi». Il percorso stabilito prevede il pagamento delle somme arretrate relative al bando annullato fino all'85 per cento delle somme dovute, condizionato alla presentazione di spese sostenute per il servizio, mentre l'annullamento dei bandi sarà comunque oggetto di impugnativa da parte di Ustica Lines. «Ustica Lines si accolla le spese per le corse degli aliscafi senza alcun utile per tutti i giorni necessari fino alla individuazione del soggetto che assicurerà i collegamenti per i prossimi sette mesi», ha commentato l'on. Fazio. Soddisfatti i sindaci isolani: «Seguiremo con attenzione il percorso individuato, nell'interesse

delle popolazioni delle isole».



## Intesa Ustica Lines-Regione "Nessun licenziamento"

Salvi anche i collegamenti con le isole minori.

PALERMO - L' Ustica Lines non interromperà i collegamenti con le isole minori nel periodo natalizio e non licenzierà il personale. È il risultato di una intesa tra la società di navigazione e la Regione Siciliana raggiunta nel corso di un tavolo tecnico convocato dall' assessore Giovanni Pistorio. Ai lavori che si sono svolti nel pomeriggio hanno preso parte tra gli altri: oltre a Pistorio, i sindaci di Favignana, Giuseppe Pagoto, e di Lipari, Marco Giorgianni, i deputati regionali Girolamo Fazio e Girolamo Turano, il direttore del dipartimento Infrastrutture e Trasporti, Fulvio Bellomo, la responsabile del servizio, Dorotea Piazza. L' accordo raggiunto prevede il pagamento delle somme arretrate relative al bando annullato fino all' 85% delle soldi dovuti condizionato alla presentazione di spese sostenute per il servizio (analiticamente specificate per ciascuna tratta e che non siano inferiori alla percentuale sopra indicata). "È un percorso che vede ancora una volta Ustica Lines dare la piena disponibilità ed accollarsi le spese per le corse degli aliscafi senza alcun utile per tutti i giorni necessari fino alla individuazione del soggetto che assicurerà il collegamenti per i prossimi sette mesi". "Si tratta di un risultato importante che è frutto dell' apporto di tutti",

dice Pagoto. "Si apprezza l' operato dell' assessore Pistorio - afferma Giorgianni - che ha accettato la nostra scelta di non dare corso alle gare per i servizi integrativi sino alla definizione della questione Siremar-Compagnia delle Isole, e di operare nel frattempo affinché nel prossimo bilancio regionale vengano ripristinate il più possibile le risorse". L' assessorato regionale, nei prossimi giorni, provvederà alla pubblicazione di una manifestazione di interesse che consenta di mantenere i servizi marittimi integrativi in attesa della prossima gara che sarà espletata nei prossimi sei mesi.



## Ustica Lines, collegamenti garantiti

Un accordo tra la società di navigazione e la Regione scongiura l'interruzione del servizio con le isole minori e il licenziamento del personale

PALERMO - L'Ustica Lines non interromperà i collegamenti con le isole minori nel periodo natalizio e non licenzierà il personale. È il risultato di una intesa tra la società di navigazione e la Regione Siciliana raggiunta nel corso di un tavolo tecnico convocato dall'assessore Giovanni Pistorio. Ai lavori che si sono svolti nel pomeriggio hanno preso parte tra gli altri: oltre a Pistorio, i sindaci di Favignana, Giuseppe Pagoto, e di Lipari, Marco Giorgianni, i deputati regionali Girolamo Fazio e Girolamo Turano, il direttore del dipartimento Infrastrutture e Trasporti, Fulvio Bellomo, la responsabile del servizio, Dorotea Piazza. L'accordo raggiunto prevede il pagamento delle somme arretrate relative al bando annullato fino all'85% delle somme dovute condizionato alla presentazione di spese sostenute per il servizio (analiticamente specificate per ciascuna tratta e che non siano inferiori alla percentuale sopra indicata). "È un percorso che vede ancora una volta Ustica Lines dare la piena disponibilità ed accollarsi le spese per le corse degli aliscafi senza alcun utile per tutti i giorni necessari fino alla individuazione del soggetto che assicurerà il collegamenti per i prossimi sette mesi. Si tratta di un risultato importante che è frutto dell'apporto di tutti",

dice Pagoto. "Si apprezza l'operato dell'assessore Pistorio - afferma Giorgianni - che ha accettato la nostra scelta di non dare corso alle gare per i servizi integrativi sino alla definizione della questione Siremar-Compagnia delle Isole, e di operare nel frattempo affinché nel prossimo bilancio regionale vengano ripristinate il più possibile le risorse". L'assessorato regionale, nei prossimi giorni, provvederà alla pubblicazione di una manifestazione di interesse che consenta di mantenere i servizi marittimi integrativi in attesa della prossima gara che sarà espletata nei prossimi sei mesi.

Advertisement for ViaMilano. The top part features the SIA logo and the text "NON TROVI LA COMBINAZIONE GIUSTA PER PARTIRE?". Below this is an illustration of a man with a beard and a straw hat, wearing a dark sweater and blue shorts, standing next to a red suitcase. The bottom part of the advertisement is a solid black rectangle with the text "ViaMilano" and "THE FLIGHT CONNECTOR" below it.

ACCORDO CON LA REGIONE

## Ustica Lines: sì ai collegamenti con le isole minori

**Ustica Lines** non interromperà i collegamenti con le isole minori nel periodo natalizio e non licenzierà il personale. È il risultato di una intesa tra la società di navigazione e la Regione Siciliana raggiunta nel corso di un tavolo tecnico convocato dall' assessore Giovanni Pistorio. Ai lavori che si sono svolti nel pomeriggio hanno preso parte oltre a Pistorio, i sindaci di Favignana, Giuseppe Pagoto, e di Lipari, Marco Giorgianni, i deputati regionali Girolamo Fazio e Girolamo Turano, il direttore del dipartimento Infrastrutture e Trasporti, Fulvio Bellomo, la responsabile del servizio, Dorotea Piazza. L' accordo raggiunto prevede il pagamento delle somme arretrate relative al bando annullato fino all' 85%, condizionato alla presentazione di spese sostenute per il servizio (analiticamente specificate per ciascuna tratta e che non siano inferiori alla percentuale sopra indicata). L' assessorato regionale, nei prossimi giorni, provvederà alla pubblicazione di una manifestazione di interesse che consenta di mantenere i servizi marittimi integrativi in attesa della prossima gara che sarà espletata nei prossimi sei mesi.

**Pretti Siciliani**

**UNO DELLA SICILIA**  
12578 ROMA (20 SETTE) NAZIONALE (21) RE: S' TRATTA PER INTEREDELLE LE MANOVRA DE SCOTTA ALTI PER UN ANNO

### Precari, la mossa di Crocetta: proroghe per tutti

Il governo presenta un contrappeso alla proposta di licenziare i precari. Foto per l'anno di lavoro di Regione Campania e Anp

Il ministro dell'Interno, Marco Crocetta, ha annunciato che il governo presenterà una proposta di legge per licenziare i precari. La notizia è stata annunciata durante una conferenza stampa a Roma. Crocetta ha detto che la proposta di legge è stata elaborata in collaborazione con i sindacati e che il governo è pronto a discutere con i parlamentari. La proposta di legge prevede che i precari potranno essere licenziati se non vengono assorbiti entro un certo periodo di tempo. Crocetta ha detto che la proposta di legge è stata elaborata in collaborazione con i sindacati e che il governo è pronto a discutere con i parlamentari.

**INGRA: «Evitato il peggio, la gestione informatica dei resi pubblica»**

Il direttore generale di Ingra, Marco Crocetta, ha annunciato che il governo presenterà una proposta di legge per licenziare i precari. La notizia è stata annunciata durante una conferenza stampa a Roma. Crocetta ha detto che la proposta di legge è stata elaborata in collaborazione con i sindacati e che il governo è pronto a discutere con i parlamentari. La proposta di legge prevede che i precari potranno essere licenziati se non vengono assorbiti entro un certo periodo di tempo. Crocetta ha detto che la proposta di legge è stata elaborata in collaborazione con i sindacati e che il governo è pronto a discutere con i parlamentari.

**Ustica Lines: sì ai collegamenti con le isole minori**

Il direttore generale di Ustica Lines, Marco Crocetta, ha annunciato che il governo presenterà una proposta di legge per licenziare i precari. La notizia è stata annunciata durante una conferenza stampa a Roma. Crocetta ha detto che la proposta di legge è stata elaborata in collaborazione con i sindacati e che il governo è pronto a discutere con i parlamentari. La proposta di legge prevede che i precari potranno essere licenziati se non vengono assorbiti entro un certo periodo di tempo. Crocetta ha detto che la proposta di legge è stata elaborata in collaborazione con i sindacati e che il governo è pronto a discutere con i parlamentari.



**NUOVA YARIS COOL**  
A DICEMBRE A 9.550 €  
CON RATE DA 147 € AL MESE

**R.Motors** Viale Reg. Siciliana, 236 - tel. 091 682216  
V.le Ruffini, 116 - tel. 091 682216

# Interrogazione parlamentare sul contratto degli ormeggiatori dell'Elba

*La senatrice Petraglia: "La Capitaneria di Livorno esiga l'applicazione del contratto nazionale per i dipendenti della cooperativa"*

09 dicembre 2015



Gli ormeggiatori dell'Elba

**PORTOFERRAIO.** «La Capitaneria di porto di Livorno pretende l'applicazione del contratto collettivo nazionale per gli ormeggiatori dell'Elba». A chiederlo è la senatrice toscana di Sinistra Ecologia Libertà Alessia Petraglia, che sulla questione ha rivolto una interrogazione ai ministri dei Trasporti e della Difesa.

«A cinque anni dalla sentenza del Tribunale del Lavoro di Livorno che ha imposto al Gruppo Ormeggioni barcaioli e battellieri Isola d'Elba Scari di adeguare le retribuzioni dei suoi dipendenti a quelle previste dai contratti collettivi nazionali – spiega la senatrice – il consiglio della cooperativa insiste nell'ignorare le decisioni del giudice, continuando a penalizzare i lavoratori con l'applicazione di condizioni peggiorative rispetto alle norme e alla giurisprudenza in materia. A questo proposito non abbiamo ancora saputo di prese di posizione da parte della Capitaneria di porto, che avrebbe, invece, il dovere di prendere posizione e pretendere chiarezza. Un silenzio inspiegabile: siano, allora, i Ministeri competenti a romperlo, perché davanti ad una così palese violazione dei diritti dei lavoratori non è accettabile in nessun modo lo spettro della complicità».

09 dicembre 2015

## Emendamento del Pd Amianto, un fondo per salvare i camalli

Un fondo «salva-camalli», destinato a coprire le spese di risarcimento nei confronti dei familiari di vittime dell'amianto che hanno lavorato nei porti italiani. Una misura che potrebbe dare respiro alle compagnie portuali che, come nel caso di Savona, si sono viste condannare per l'esposizione all'eternit di lavoratori portuali successivamente deceduti. E' la novità contenuta in un emendamento alla legge di stabilità immaginato e proposto dai parlamentari del Partito democratico Anna Giacobbe e Mario Tullio.

In caso di approvazione, la soluzione sarebbe valida per tutti i porti italiani in cui ci sono state richieste di risarcimento accolte dai giudici. Ma è il caso Savona ad aver dato il destro ai deputati liguri per tentare di intervenire sulla vicenda. All'ombra della Torretta la compagnia portuale è stata condannata, nel marzo scorso, a un maxi-risarcimento da 2,4 milioni di euro nei confronti dei cinque eredi di due camalli morti a causa dell'amianto che scaricavano senza le dovute precauzioni. Una sentenza che se confermata condannerebbe la compagnia al fallimento e contro la quale la compagnia "Pippo Rebagliati" di Savona ha già presentato ricorso in Cassazione.

A una soluzione politica della vicenda sta lavorando da mesi la deputata savonese Anna Giacobbe. Nel testo del-



Manifestazione dei portuali

l'emendamento si legge la proposta di «istituire presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, un Fondo per le vittime dell'amianto in favore degli eredi di coloro che siano deceduti a seguito di patologie asbesto-correlate per esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali». Un problema che riguarda i porti di Trieste, Chioggia, Venezia, Ravenna, Livorno, Genova, La Spezia e Savona, anche se - a causa di diversi regolamenti nei vari scali - le sentenze di condanna hanno riguardato in qualche caso [redacted] in altri le compagnie portuali. «Il cammino non è ancora compiuto - spiega la Giacobbe - , il numero degli emendamenti è alto e le risorse da destinare alle correzioni del testo della legge di stabilità che ci è arrivato dal Senato sono limitate. Per noi è comunque una delle priorità». (M.D.F.)

PARTE DA SAVONA L'INIZIATIVA PARLAMENTARE CHE PUÒ EVITARE IL CRAC DELLA COMPAGNIA PORTUALE

## Amianto, arriva il fondo "salva-camalli"

Emendamento dei pd Giacobbe e Tullo: «Risarcimenti alle famiglie garantiti dallo Stato»

MARIO DE FAZIO

**SAVONA.** Un fondo "salva-camalli", destinato a coprire le spese di risarcimento nei confronti dei familiari di vittime dell'amianto che hanno lavorato nei porti italiani. Una misura che potrebbe dare respiro alle compagnie portuali che, come nel caso di Savona, si sono viste condannare per l'esposizione all'eternit di lavoratori portuali successivamente deceduti. E' la novità contenuta in un emendamento alla legge di stabilità immaginato e proposto dai parlamentari del Partito democratico Anna Giacobbe e Mario Tullo.

L'emendamento, a prima firma del deputato genovese Tullo, è stato presentato alla commissione Bilancio, che si è riunita a partire da lunedì e i cui lavori andranno avanti per tutta la settimana. E' tra i cinque "segnalati" dal gruppo Pd per la quota che tocca alla commissione Lavoro, nella quale Tullo è capogruppo dei democratici. In caso di approvazione, la soluzione sarebbe

valida per tutti i porti italiani in cui ci sono state richieste di risarcimento accolte dai giudici. Ma è il caso Savona ad aver dato il destro ai deputati liguri per tentare di intervenire sulla vicenda. All'ombra della Torretta la compagnia portuale è stata condannata, nel marzo scorso, a un maxi-risarcimento da 2,4 milioni di euro nei confronti dei cinque eredi di due camalli morti a causa dell'amianto che scaricavano senza le dovute precauzioni. Una sentenza che se confermata condannerebbe la compagnia al fallimento e contro la quale la compagnia "Pippo Rebagliati" di Savona ha già presentato ricorso in Cassazione.

A una soluzione politica della vicenda sta lavorando da mesi la deputata savonese Anna Giacobbe, da sempre molto vicina al mondo dei camalli e del lavoro portuale. Nel testo dell'emendamento si legge la proposta di «istituire presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, un Fondo per le vittime dell'amianto in favore

degli eredi di coloro che siano deceduti a seguito di patologie asbesto-correlate per esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali». Un problema che riguarda i porti di Trieste, Chioggia, Venezia, Ravenna, Livorno, Genova, La Spezia e Savona, anche se - a causa di diversi regolamenti nei vari scali - le sentenze di condanna hanno riguardato in qualche caso [redacted] in altri le compagnie portuali. Sempre nell'emendamento presentato in commissione Bilancio si legge come «Il Fondo concorre al pagamento in favore dei superstiti di coloro che siano deceduti per le patologie di cui al comma 165-bis (asbesto-correlate per esposizione all'amianto, nda) di quanto agli stessi superstiti dovuto a titolo di risarcimento danno, patrimoniale e non patrimoniale, come liquidato con sentenza esecutiva». L'emendamento dovrà vedersela con altre correzioni proposte alla legge di stabilità e con un budget ridotto. Ma, se dovesse essere approvato, i camalli savonesi tornerebbero a navigare in acque molto meno agitate



Un'immagine storica dei camalli savonesi

### La sentenza La "Rebagliati" chiamata a pagare 2,5 milioni

... UN MAXI risarcimento da 2,5 milioni di euro. Nel marzo scorso la compagnia portuale di Savona "Pippo Rebagliati" fu condannata in secondo grado a pagare cinque eredi di due camalli che si erano ammalati di mesotelioma alla pleura per aver maneggiato amianto senza protezione e che, successivamente, sono deceduti per patologie connesse all'amianto.

**MA LA CULMV RILANCIA: NOI REGOLARI**

# Indagine sui soldi ai camalli sentito in tribunale il revisore-accusatore

È STATO sentito nei giorni scorsi in Procura Vincenzo Altamura (dirigente della Ragioneria generale dello Stato), presidente del collegio dei revisori dei conti

Lo stesso Altamura insieme ad Albertina Vertrano, funzionario del ministero dei Trasporti, aveva firmato l'esposto che ha dato il la a un'inchiesta per abuso d'ufficio sulle sovvenzioni destinate ai camalli negli ultimi anni.

Al centro della contesa nata sulle banchine c'è l'applicazione del cosiddetto "decreto Salva-Culmv", approvato con la legge di stabilità del 2013. La norma prevede lo stanziamento di un fondo da 4,3 milioni di euro agli operatori della compagnia, in caso di diminuzione del lavoro. La somma, sostanzialmente, viene ricavata da una percentuale di tasse portuali ed è destinata a formazione e incentivi all'uscita, a patto che la Culmv si impegni a sfolire gli organici. Ed è proprio partendo da questo requisito che i revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, in polemica con i vertici

contestano ai camalli di non aver operato i tagli necessari, ragione per cui hanno presentato un

esposto alla magistratura:

«Ciò che posso dire - ha spiegato il console Antonio Benvenuti nei giorni scorsi - è che abbiamo le nostre ragioni da far valere sull'argomento. La norma prevede che una quota di tributi, il 15%, possa essere destinata al sostegno all'occupazione, in caso di diminuzione del volume di traffico, a patto che ci siano un piano di rientro e una riduzione del 5% del personale. Negli ultimi due anni abbiamo raggiunto obiettivi di dimagrimento anche superiori a quelli imposti dalla legge e siamo passati da 990 a 888 unità. Solo nel corso del 2015 siamo scesi di 49 unità, ovvero il 5,5%. Non capisco che cosa ci venga rimproverato». Non è il solo dato che, secondo la Culmv, dimostrerebbe la correttezza dei contributi incassati. «Esiste un parere vincolante del Ministero - rilancia Benvenuti - che consente di spalmare i contributi su periodi più lunghi, in caso di risparmi. Nell'ultimo anno abbiamo speso 2,2 milioni di euro per difendere l'occupazione e 1,4 milioni per i pensionamenti. In tutto 3,6 milioni di euro, meno del tetto previsto. Chiederemo che la differenza venga destinata alle spese dell'anno successivo».

M. IND.

BATTAGLIA A COLPI DI ESPOSTI E RICORSI, MENTRE IL PD PROPONE UN "SALVADANAIO" PER LE MALATTIE PROFESSIONALI

## Sovvenzioni ai camalli il console all'attacco: «Ci spettano più soldi»

Ma i revisori contestano gli stanziamenti sui moli

I CAMALLI si preparano allo scontro. E contestano i revisori dei conti

«Non solo i nostri organici sono calati, come prevede la legge - dice il console Antonio Benvenuti - ma ci vengono ancora dei soldi».

Al centro della contesa nata sulle banchine c'è l'applicazione del cosiddetto "decreto Salva-Culmv", approvato nella legge di stabilità del 2013. La norma prevede lo stanziamento di un fondo da 4,3 milioni di euro

ai lavoratori portuali, in caso di diminuzione del lavoro. La somma, sostanzialmente, viene ricavata da una percentuale di tasse portuali ed è destinata a

formazione e incentivi all'uscita, a patto che la Compagnia Unica si impegni a sfoltire gli organici. Ed è proprio partendo da questo requisito che i revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, in polemica con i vertici

contestano ai camalli di non aver operato i tagli necessari, ragione per cui hanno presentato un

esposto alla magistratura: «Premetto che ad oggi, ufficialmente, nessuno ci ha comunicato alcunché - spiega Benvenuti - ciò che possiede è che abbiamo le nostre ragioni da far valere sull'argomento. La norma prevede che una quota del 15%, possa essere destinata al sostegno all'occupazione, in caso di diminuzione del volume di traffico, a patto che sia un piano di rientro e a una riduzione del 5% del personale. Negli ultimi due anni abbiamo raggiunto obiettivi di dimagrimento anche superiori a quelli imposti dalla legge e siamo passati da 990 a 888 unità. Solo nel corso dell'ultimo anno siamo scesi di 49 unità, ovvero il 5,5%. Dunque non capisco che cosa ci venga rimproverato».

Non è il solo dato che, secondo la Culmv, dimostrerebbe la correttezza dei contributi incassati. «Dico di più - rilancia Benvenuti - esiste un parere vincolante del Ministero su questa norma che prevede di poter spalmare i contribu-

ti su periodi più lunghi, in caso di risparmi. Nell'ultimo anno abbiamo speso 2,2 milioni di euro per sfendere l'occupazione e 1,4 milioni per il costo dei pensionamenti. In tutto 3,6 milioni di euro, meno del tetto previsto. Domanderemo che la differenza venga destinata alle spese successive».

L'esposto presentato dai revisori

è stato assegnato al pubblico ministero Massimo Terrile e il primo passaggio tecnico è stata l'apertura di un fascicolo contro ignoti per abuso d'ufficio. Nel frattempo alla commissione bilancio del Parlamento è arrivato l'emendamento proposto dai deputati Pd Anna Giacobbe e Mario Tullo, dedicato alle crescenti cause di malattia professionale. L'obiettivo è la creazione di un "salvadanaio" pubblico per pagare i risarcimenti ai familiari dei camalli uccisi dall'amianto (le cause stanno aumentando esponenzialmente) ed evitare il crac delle compagnie.

M. GRA.



Un lavoratore della Culmv in porto



CONTROMISURE

«I fondi avanzati siano investiti per la crisi l'anno prossimo»

ANTONIO BENVENUTI  
Console della Compagnia Unica



# Sovvenzioni ai camalli, il console all'attacco: «Ci spettano più soldi»

Genova - Battaglia a colpi di esposti e ricorsi, mentre il Pd propone un "salvadanaio" per le malattie professionali. Ma i revisori contestano gli stanziamenti sui moli.

Genova - **I camalli si preparano allo scontro.** E contestano i revisori dei conti dell'Autorità Portuale: «Non solo i nostri organici sono calati, come prevede la legge - dice il console **Antonio Benvenuti** - ma ci vengono ancora dei soldi». Al centro della contesa nata sulle banchine c'è l'applicazione del cosiddetto "decreto Salva-Culmv", approvato nella legge di stabilità del 2013. La norma prevede lo stanziamento di un fondo da 4,3 milioni di euro dell'Authority ai lavoratori portuali, in caso di diminuzione del lavoro. La somma, sostanzialmente, viene ricavata da una percentuale di tasse portuali ed è destinata a formazione e incentivi all'uscita, a patto che la Compagnia Unica si impegni a sfozzire gli organici.

Ed è proprio partendo da questo requisito che i revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, in polemica con i vertici dell'Autorità Portuale, contestano ai camalli di non aver operato i tagli necessari, ragione per cui hanno presentato un esposto alla magistratura: «Premetto che ad oggi, ufficialmente, nessuno ci ha comunicato alcunché - spiega Benvenuti - Ciò che posso dire è che abbiamo le nostre ragioni da far valere sull'argomento. **La norma prevede che una quota di tributi, il 15%, possa essere destinata al sostegno all'occupazione, in caso di diminuzione del volume di traffico, a patto ci sia un piano di rientro e a una riduzione del 5% del personale.** Negli ultimi due anni abbiamo raggiunto obiettivi di dimagrimento anche superiori a quelli imposti dalla legge e siamo passati da 990 a 888 unità. Solo nel corso dell'ultimo anno siamo scesi di 49 unità, ovvero il 5,5%. Dunque non capisco che cosa ci venga rimproverato».

## - segue

---

Non è il solo dato che, secondo la Culmv, dimostrerebbe la correttezza dei contributi incassati. **«Dico di più - rilancia Benvenuti -: esiste un parere vincente del Ministero su questa norma che prevede di poter spalmare i contributi su periodi più lunghi, in caso di risparmi.** Nell'ultimo anno abbiamo speso 2,2 milioni di euro per difendere l'occupazione e 1,4 milioni per il costo dei pensionamenti. In tutto 3,6 milioni di euro, meno del tetto previsto. Domanderemo che la differenza venga destinata alle spese dell'anno successivo». L'esposto presentato dai revisori dell'Autorità Portuale è stato assegnato al pubblico ministero Massimo Terrile e il primo passaggio tecnico è stata l'apertura di un fascicolo contro ignoti per abuso d'ufficio. Nel frattempo alla commissione bilancio del Parlamento è arrivato l'emendamento proposto dai deputati Pd Anna Giacobbe e Mario Tullo, dedicato alle crescenti cause di malattia professionale. L'obiettivo è la creazione di un "salvadanaio" pubblico per pagare i risarcimenti ai familiari dei camalli uccisi dall'amianto (le cause stanno aumentando esponenzialmente) ed evitare il crac delle compagnie.

## Una sola nave nel porto inquina come 12.500 auto in circolazione

Lo studio choc di Greenengineers. E sabato il Comune ordina un doppio stop al traffico

Napoli « Nella sola città di Napoli, l'impatto del cocktail di inquinanti in arrivo dal Porto, fra i quali il particolato bimodale diesel, gli ossidi di zolfo e azoto, le diossine, i metalli pesanti sommano a circa 500 kg/ora; 12.000 kg al giorno».

E' un estratto da uno studio elaborato sull'inquinamento del Porto a sostegno della presentazione di Seth, un sistema in grado di trattare i fumi dei generatori ausiliari e anche del boiler di bordo che funziona come una marmitta catalitica da installare sulle ciminiere delle navi.

Enrico Festa, chief technical officer della Greenengineers - azienda che ha elaborato lo studio - non ci gira troppo intorno. «L'elettificazione delle banchine è una madornale sciocchezza. Seth invece abbatte gli inquinanti con grande efficienza. Presentammo il sistema a Grimaldi Group - ricorda -. E anche altre società di navigazione si stanno interessando moltissimo a Seth perché capiscono che così non si può andare avanti, che il cold ironing è utopia. Ma sanno anche che, come avviene sempre nel nostro Paese, le istituzioni non esiteranno un attimo a imporre agli armatori di trovare la soluzione al problema con loro mezzi e risorse».

E così si sta lavorando alla sottoscrizione di partnership per elaborare piani di sviluppo delle tecnologie realistiche. «Il fermo del traffico, inteso come misura inutile e dannosa, è anche la nostra posizione - spiega l'ingegnere -. Ne parliamo anche al vicesindaco Raffaele Del Giudice, citando il dato dell'International Marine Organization secondo il quale una nave Ocean Going Vessel equivale a 12.500 autoveicoli in marcia al massimo dei giri.

Il Porto di Napoli ospita in media una decina di queste navi. Quindi mentre noi andiamo a piedi, è come se circa 125.000 auto imballassero i motori al massimo tra Piazza Municipio e via Brin. Senza andare da nessuna parte».

Ma la riflessione non si ferma qui. «Le auto ormai sono euro 5 se non 6 - aggiunge Festa - Le navi, invece, scaricano direttamente dalla camera di combustione senza alcun dispositivo di mitigazione, senza marmitta, tanto per essere chiari. E il fumo nero è c a n c e r o g e n o».

E, intanto, si ritorna al blocco delle auto. Sabato su tutto il territorio cittadino è stato disposto il divieto di circolazione dalle 9 alle 12,30 e dalle 14 alle 16,30. Un dispositivo che scontenterà i commercianti - alla grande prova dello shopping prenatalizio - e i pochi costretti a rinunciare all'auto perché non in possesso dei requisiti per circolare nonostante il divieto.



### Spariscono in mare senza lasciare tracce

Una sola nave nel porto inquina come 12.500 auto in circolazione

Lo studio choc di Greenengineers. E sabato il Comune ordina un doppio-stop al traffico

Una sola nave nel porto inquina come 12.500 auto in circolazione

Lo studio choc di Greenengineers. E sabato il Comune ordina un doppio-stop al traffico



### Una sola nave nel porto inquina come 12.500 auto in circolazione

Lo studio choc di Greenengineers. E sabato il Comune ordina un doppio-stop al traffico

Una sola nave nel porto inquina come 12.500 auto in circolazione

Lo studio choc di Greenengineers. E sabato il Comune ordina un doppio-stop al traffico



### Il ritrovato del doganiere il fumo delle barche

La gestione del collana assegnata alle società

Il ritrovato del doganiere il fumo delle barche

La gestione del collana assegnata alle società

## IL NOSTRO AMBIENTE

**I CONTRIBUTI**  
MAREVIVO E «GREENING THE ISLANDS» SONO PARTNER DI QUESTO PROGETTO

**IL MICROCOSMO**  
AL MONDO CI SONO 47 NAZIONI INSULARI SU 205 PAESI, IL 23% FA PARTE DI STATI INSULARI

# Le isole minori laboratori di sostenibilità Missione a Parigi per il nostro arcipelago

*Ruolo di primo piano alla conferenza europea sul clima*

- LIVORNO -

**CISONO** anche le isole minori livornesi alla conferenza sull'ambiente in corso a Parigi. L'iniziativa è di "Greening the Islands" e di "Marevivo" che hanno consegnato nei giorni scorsi al sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo un documento da mettere all'ordine del giorno a Parigi. Ad appoggiare alla conferenza il documento, la presentazione è avvenuta ieri 8 dicembre, è intervenuta con l'onorevole Velo anche la neo-confermata presidente di Marevivo Rosalba Giugni. Il documento sulle isole chiede che i governi proteggano il fragile ambiente delle isole minori: buone pratiche e investimenti in ricerca, sviluppo e messa in atto di soluzioni sostenibili attraverso la riduzione degli iter burocratici; valorizzazione della cultura locale per stimolare il senso di appartenenza al territorio. Da parte sua Silvia Velo si è impegnata, a nome del governo ad attivare una task-force al ministero dell'Ambiente "per tradurre in azioni concrete quanto chiesto dal documento". Le isole minori, a partire da quelle livornesi meno antropizzate- Gorgona per prima, ma anche Capraia dove buona parte del territorio è ancora sotto il parco dell'Arcipelago- dovranno diventare "veri e propri laboratori di sostenibilità ad emissioni zero". E Rosalba Giugni (nella foto in alto a destra) commentando il documento, ha ricordato che le isole minori già in condizioni normali devono affrontare sfide continue molto grandi, ma proprio perché soggetti molto fragili sono



**RICCHEZZA**

Escursionisti durante una passeggiata all'isola d'Elba e, nel fondo, un piccolo branco di delfini: l'ecosistema delle nostre isole è ricco e prezioso



**IN PRIMA LINEA**  
Il sottosegretario Silvia Velo si è impegnata ad attivare una task force al ministero

più propensi a una maggiore "adattabilità" e quindi a cercare soluzioni più innovative.

**LA CAMPAGNA** che in particolare Marevivo conduce per le isole minori ha preso atto che in alcune di quelle livornesi sono stati fatti passi avanti: sia pure con risultati non sempre del tutto positivi-

per migliorare la sostenibilità ambientale. A Gorgona sono stati installati pannelli fotovoltaici; a Capraia la Regione ha finanziato il dissalatore per rendere l'isola libera dallo storico rifornimento idrico delle bottiglie; e il risultato è stato positivo. Più discussa la trasformazione della centrale elettrica dell'Enel con motori alimentati a gasolio "verde", perché si sono verificati almeno inizialmente problemi di filtri e di surriscaldamento; anche questa estate prontamente corretta installando per sicurezza- anche una serie di gruppi

elettrogeni autonomi per non rischiare black-out nel pieno della stagione turistica. Rimane molto da fare, ma anche il Comune ha dato una mano favorendo la diffusione di mezzi a due e quattro ruote ad alimentazione elettrica. In sostanza, anche gli isolani sentono di dover dare il loro contributo. Il resto deve venire dall'alto.

A.F.