



## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Incontro tra istituzioni europee s vessel traffic monitoring..."** (Ferpress)

### Genova:

**"...Disegno blu, spuntano i primi investitori..."**

(Il Secolo XIX)

**"...In porto è ora di voltare pagina..."**

(La Repubblica Genova)

### Livorno:

**"...Corridoio sprint per i container fra le banchine e l'interporto..."** (Il Tirreno)

**"...Gallanti querela 3 lavoratori per gli striscioni ingiuriosi..."** (Il Tirreno)

**"...Piattaforma Europa, 130mila euro per il percorso di informazione ..."** (La Nazione Livorno)

**"...Pesatura certificata..."** (La Nazione Livorno)

**"...Gorgona visitabile..."** (Il Tirreno, Corriere Fiorentino)

### Civitavecchia:

**"...Interporto, secondo tentativo..."** (Civonline)

**"...Grimaldi continua a scommettere su Civitavecchia..."**  
(La Provincia)

### Taranto:

**"...Il sindacato replica al direttore di Tct sul Molo polisettoriale..."** (The Medi Telegraph)

### Palermo:

**"...Terrorismo, la Commissione Schengen al porto di Palermo..."** (Il Sito di Palermo)

## Venezia: incontro tra istituzioni europee su vessel traffic monitoring nell'area adriatico-ionica

Author : com

Date : 10 marzo 2016



(FERPRESS) - Venezia, 10 MAR - Rappresentanti di Albania, Montenegro, Croazia e Slovenia si sono riuniti al Porto di Venezia sotto il coordinamento del Comando Generale delle Capitanerie di Porto e sotto la supervisione della DG Move della Commissione Europea per un confronto tecnico focalizzato sul tema del monitoraggio del traffico navale nell'area Adriatico-Ionica. Lo annuncia in una nota l'Autorità Portuale di Venezia.

L'Autorità Portuale di Venezia ha ospitato infatti il workshop "The Vessel traffic monitoring in the Adriatic and Ionian basin for the Implementation of EU Strategy (EUSAIR)" anche in qualità di partner del progetto atto a incentivare misure di supporto allo sviluppo delle piattaforme logistiche dell'area IPA-Adriatico, laddove il Porto sta adeguando il proprio Port Community System al sistema nazionale.

Oltre 20 gli alti funzionari provenienti dai 4 paesi dell'altra sponda adriatica che hanno discusso con i partner italiani su come implementare la cooperazione tra le diverse aree dell'Adriatico al fine di migliorare i sistemi di monitoraggio del traffico esistente garantendo così lo sviluppo di un trasporto sicuro e sostenibile e l'accessibilità ai paesi confinanti.

L'incontro, realizzato nell'ambito del Progetto Easy Connecting, si inserisce nel programma europeo di cooperazione transfrontaliera IPA Adriatic Cross-Border Cooperation Programme, che si propone di rafforzare e promuovere gli obiettivi raggiunti durante i precedenti progetti di cooperazione transfrontaliera, concretizzando i risultati degli studi e delle analisi condotti in precedenza.

CONVEGNO DEL COMITATO PRO BLUE PRINT. L'ASSESSORE PIAZZA: DOPO L'OK DI TURSI, ALCUNI OPERATORI IN CAMPO

## «Disegno Blu, spuntano i primi investitori»

Ma si allungano i tempi per la demolizione dell'ex Nira. Pettorino: «Il Porto per ora non ha i soldi»

### IL CASO

AVANTI con il Blueprint ma, mentre Tursi "marcia" verso il concorso di progettazione di primavera, restano da superare gli ostacoli per la demolizione dell'ex Nira, che dovrebbe essere il primo segno del "nuovo" fronte mare di levante ridisegnato da Renzo Piano.

Al Blueprint è stato dedicato il convegno organizzato ieri al palazzo della Meridiana da Comitato Sibluprint, Associazione Amici di Palazzo della Meridiana e Associazione la Maona. Davanti a una platea affollata non solo da addetti ai lavori - amministratori, imprenditori, sindacalisti - ma anche da osservatori e curiosi. E mentre l'assessore comunale allo Sviluppo economico Emanuele Piazza ha confermato che a fine aprile sarà pronto il bando di progettazione per gli spazi compresi fra piazzale Kennedy e l'ex Nira, il commissario straordinario

Giovanni Pettorino, ha fatto chiarezza sullo stato dell'arte dell'operazione ex Nira, l'edificio di Tursi che il Porto dovrebbe comprare per demolirlo e recuperare uno specchio acqueo. «L'ex presidente Merlo aveva interpellato i ministeri

delle Finanze e delle Infrastrutture per avere più cassa - ha spiegato Pettorino - Queste interlocuzioni, però, non si sono

concretizzate e per ora nelle risorse

non c'è disponibilità per comprare l'ex Nira. C'è bisogno di una determinazione del Ministero delle Finanze, perché le risorse di partenza non ci sono, devono essere "battezzate" dall'alto e concordate. Servono forti accordi di programma fra tutte le istituzioni locali e centrali». Poi, interpellato, Pettorino ha spiegato che l'ipotesi resta sempre quella di attingere ai 70 milioni dell'accordo di programma per Cornigliano, destinati ad infrastrutture portuali: distripark, autoparco, prolungamento della sopraelevata portuale, «ma - ha ribadito - deve esserci un accordo di programma fra le istituzioni locali e il Governo» e probabilmente anche una modifica dell'accordo di programma su Cornigliano. I tempi, quindi, saranno lunghi.

Sulle risorse si è soffermato anche l'assessore Piazza per dire che «la delibera comunale ha

mosso l'interesse di alcuni operatori» e che «noi stiamo lavorando per avere anche la

partnership di fondi istituzionali». In un confronto senza contraddittorio, perché i circoli nautici che contestano il riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi hanno declinato l'invito, l'unico intervento contro-corrente è stato quello dell'ex presidente

Giovanni Novi. «Sono anni che i circoli sentono parlare di tombamenti ma nessuno li ha mai interpellati e adesso è tardi» ha osservato. Quanto al riempimento del porticciolo: «I riparatori navali vanno aiutati ma io non prevedo grandi vantaggi - ha sottolineato - potranno essere vantaggi per il rimessaggio dei grandi yacht ma non delle navi, perché le navi sul piazzale non ce le metteranno mai». Le parole di Novi sono state contestate, però, da Marco Bisagno (cantieri Mariotti e Confindustria Genova): «Nel 2015 - ha denunciato - per la prima volta nei bacini di Genova non è entrata una nave passeggeri, se Genova vuole ritornare a prendere le navi di nuova generazione il riempimento del Duca degli Abruzzi serve». Ma, dopo aver ribadito l'apprezzamento per il Blueprint «perché è condiviso dalle istituzioni», «nessun progetto vale - ha avvertito Bisagno - se non è legato a un tempo certo». Si vedrà.

A. COL.

- segue



Renzo Piano illustra il Blueprint a Palazzo San Giorgio



**IL PERCORSO**

*Serve un accordo  
di programma  
fra le istituzioni  
locali e centrali*

**GIOVANNI PETTORINO**  
commissario



**A CACCIA DI RISORSE**

*Stiamo lavorando  
per avere anche  
la partnership  
di fondi istituzionali*

**EMANUELE PIAZZA**  
assessore Sviluppo economico

## “Conflittualità dannosa, in porto è ora di voltare pagina”

MASSIMO MINELLA

**D**A troppi anni il porto di Genova vive una conflittualità molto dannosa. Sarebbe ora di voltare pagina. Detta così, potrebbe quasi suonare come un'autocandidatura. E in effetti, a più ripreso, il nome di Francesco Munari, uno dei massimi esperti italiani di diritto marittimo, avvocato e docente di Diritto dell'Unione Europea all'università di Genova, è circolato come possibile nuovo presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona). Ma è lui a giocare d'anticipo, chiamandosi fuori dalla contesa. «Voglio continuare a fare il mio mestiere (con la nuova legge un avvocato non solo non dovrebbe più esercitare la professione, ma cancellarsi dall'Ordine n.d.r.) e so servo, dare una mano». Quanto però accaduto sulle banchine dello scalo, con il comitato portuale chiamato a votare la revoca della delibera che a dicembre aveva assegnato alla Orlmv contributi per 3,5 milioni, merita una riflessione. Per le scelte dei revisori, che avevano contestato la delibera, e per quello che la Lanterna ha rischiato.

**Ma era giusto, avvocato Munari, arrivare a tanto?**

«No. La questione sollevata dal collegio dei revisori investiva l'interpretazione di

una norma adottata di recente e finalizzata a aiutare i processi di ristrutturazione delle compagnie. E tra i criteri previsti per poter accedere ai contributi che le [redacted] potevano recuperare dalle tasse portuali, c'era quello della riduzione degli organici, che dev'essere almeno del 5% l'anno».

Ma il nodo riguardava proprio gli addetti a cui applicare questo 5 per cento: all'operativo o a tutti i dipendenti?

«Mi risulta che quando la norma sia stata

discussa in comitato, non ci sia stata alcuna esitazione sulla necessità di calcolare la riduzione degli organici solo sui lavoratori addetti alle operazioni portuali, quindi al netto dei soci che svolgevano attività diverse, come gli impiegati e gli amministrativi. Del resto, sono i primi identificati numericamente nel regolamento che disciplinava la fornitura temporanea di manodopo-

ra, e quindi solo su di loro si può calcolare la tariffa per il lavoro».

Quindi la Compagnia ha tenuto conto di questo per il suo programma di ristrutturazione e riduzione degli organici nel 2014 e nel 2015?

«Sì, ma davanti a questa situazione, che si era ormai consolidata in quasi due anni di applicazione della norma, a sorpresa il collegio dei revisori ha ritenuto che la riduzione del 5% dovesse calcolarsi sull'insieme del "personale" e non solo sugli organici adibiti al lavoro portuale».

**Sorpreso?**

«Beh, la contestazione non era il frutto di nuovi elementi, si andava semplicemente contro quanto discusso in tutte le precedenti occasioni nelle quali il comitato, presenti i revisori, aveva trattato l'applicazione della norma in questione, e dopo che la ristrutturazione degli organici della Compagnia era già avvenuta e i contributi erano stati tutti pagati».

**Che cosa sarebbe accaduto se fosse passata la revoca della delibera?**

«La restituzione dei contributi già versati. E questo sarebbe stato lesivo di un affidamento in capo alla compagnia e, necessariamente, foriero di contenziosi devastanti per Genova, il suo porto, e i suoi lavoratori».

**Ma lei ritiene che sia sbagliato il merito o il metodo delle contestazioni?**

«Entrambi. Oltre a essere non persuasiva nel merito, con tutto il rispetto anche nel metodo le obiezioni dei revisori mi paiono criticabili».

**In che senso?**

«Canoni di leale cooperazione con [redacted] e coi membri del comitato avrebbero quanto meno imposto ai revisori di porre i loro "soprovvenuti" dubbi interpretativi nel comitato e dopo un confronto col ministero vigilante, quello del Trasporti, col quale i revisori devono rapportarsi per legge. Mi pare invece che i revisori abbiano preferito percorrere altre strade, come se volessero denunciare questi fatti come consumate violazioni della legge da parte dell'autorità e dei suoi organi, di cui peraltro anche i revisori stessi sono parte. Da troppi anni il porto di Genova vive conflittualità molto dannose. Sarebbe auspicabile voltare pagina».

## Corridoio sprint per i container fra le banchine e l'interporto

■ LIVORNO

Stamani alle 11 nella sala convegni della Palazzina Colombo dell'interporto di Giastice debutta ufficialmente il "Fast Corridor" tra porto di Livorno e l'interporto. È una modalità più sprint per spostare meglio, in «un corridoio controllato doganale (per ora stradale)», i container dalle banchine del porto fino al magaz-

zino di temporanea custodia all'interporto.

Ne dà notizia segnalando che l'evento vedrà la partecipazione dell'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, oltre al sindaco di Colle Lorenzo Bacci, alla presidente di Spedimar Gloria Dari, al presidente della Provincia Alessandro Franchi, ai vertici di Interporto (Guido Nastasi e Bino Fulceri) e

Palazzo Rosciano la presenta come «una svolta»: grazie alle tecnologie digitali, il trasferimento della merce viene monitorato in tempo reale con «maggiore sicurezza» e rilevando «la posizione del camion lungo tutto il percorso effettuato». Con i Gps installati sui mezzi di trasporto - viene fatto rilevare - è possibile tracciare la movimentazione dei contai-

ner nel rispetto dei percorsi prestabiliti, inviando allarmi in caso di deviazioni dal tracciato o ritardi nella conclusione del trasporto.

Dal quartier generale che rivendica il proprio ruolo di coordinatore e facilitatore del progetto, si ribadisce che il corridoio controllato doganale collegherà il terminal Lorenzini e una nuova area in temporanea custodia temporanea realizzata dentro l'interporto: è un servizio che «consentirà anche un migliore utilizzo dei servizi forniti dal Tuscan Port Community System per il coordinamento degli scambi informativi fra i soggetti attuatori del corridoio doganale controllato».



Uno degli ingressi dell'interporto di Giastice

# Gallanti querela 3 lavoratori per gli striscioni ingiuriosi

Il titolare Cristiano Lucarelli: poteva capire la tensione, uno di loro ha pure perso il posto  
La Filt Cgil: non è stato il nostro sindacato a organizzare quell'iniziativa di protesta

di Andrea Scutellà  
LIVORNO

È il 13 gennaio 2016 e la guerra del ro-ro - i traghetti merci che imbarcano e sbarcano camion e rimorchi - è nel suo pieno. Le aziende si contendono le banchine del porto: una in più in meno fa la differenza tra le assunzioni e i licenziamenti. Ci sono in ballo, insomma, di versi posti di lavoro. I vertici della Lucarelli terminal Livorno (Ltl) incontrano

Fuori c'è il presidio dei lavoratori dell'azienda, storicamente vicini alla proprietà. Senza fumogeni, senza cori, senza violenza fisica, solo con due striscioni con parole pesanti come macigni: compare anche la parola «mafioso» riferita al commissario

lo accusano di fare favoritismi e di avere «10 posti di lavoro sulla coscienza».

Sono accuse che farebbero infuriare chiunque e Gallanti non fa eccezione. Succede, però, qualcosa di nuovo: Gallanti chiama la polizia, fa prendere le generalità dei lavoratori presenti, nonostante la manifestazione, parole a parte, si sia svolta in modo assolutamente pacifico. Alcuni di loro si scusano, provano a mediare: si rendono conto di aver esagerato. L'allarme sembra rientrato. D'altronde con il posto di lavoro in gioco è facile alzare i toni. È il rischio di passare il segno è sempre lì, concreto.

Passano due mesi e tre lavoratori vengono accusati di oltraggio a pubblico ufficiale. Uno di loro, nel frattempo, il posto l'ha perso per davvero: la Ltl non gli ha rinnovato il contratto per il calo di produzione. Dall'interno della società emerge un pensiero: una sola banchina, con la limitazione delle navi a 150 metri, non

può bastare per continuare gli affari. Il rischio chiusura, ancora oggi, è alto.

Non sanno che la querela è stata sporta contro ignoti e che poi sarebbe stata la procura a individuare gli autori materiali degli striscioni. Che, tra l'altro, non sarebbero tra i "mediatori" della manifestazione. Il provvedimento, dicono dall'istituzione portuale resta sempre ritirabile. E basterebbero le scuse dei lavoratori a cui è stato contestato il reato per concludere la vicenda con un nulla di fatto.

«Non credo che nella storia di Livorno un presidente sia mai arrivato a denunciare lavoratori che manifestavano in maniera pacifica per il loro posto. In un momento in cui alcuni contratti non sono stati rinnovati si poteva anche capire lo stato di tensione e preoccupa-

zione dei nostri dipendenti», commenta al telefono il titolare della Ltl Cristiano Lucarelli. «Comunque - annuncia - pagheremo noi l'avvocato dei lavoratori e li tuteleremo nelle sedi opportune».

Simone Angella, dirigente del sindacato Filt Cgil, sostiene di non essere al corrente dei fatti. «Li approfondiremo nei prossimi giorni - spiega - Comunque devo dire che non è stata un'iniziativa di protesta organizzata dal nostro sindacato».

Il fatto, in realtà, sembra tutto interno al processo di assegnazione delle banchine del porto, alla guerra dei ro-ro. Lucarelli, invece, tiene a precisare: «Mi sembra un atto gravissimo - conclude - che conferma i nostri timori sul processo di zonizzazione del porto che per essere attuato sembra che abbia bisogno di noi come agnello sacrificale».



Il commissario



Cristiano Lucarelli, titolare Ltl



Gli striscioni della discordia appesi di fronte alla sede



## LE SFIDE DEL PORTO

L'ITER

LA REGIONE TOSCANA E L'AUTORITÀ PORTUALE DOVRANNO GARANTIRE IL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE, INCARICATA UNA PROFESSIONISTA DI NAZIONALITÀ FRANCESE

# «Piattaforma Europa, 130mila euro per il percorso di informazione»

*Il consigliere Pd De Filicaia: «Spendiamo meglio questi soldi»*

**SI È PARLATO** di Piattaforma Europa e del percorso di partecipazione alla trasmissione andata in onda martedì sera su Telecentro. «È un percorso di informazione più che di partecipazione» mette subito in chiaro il consigliere

comunale del Pd Yuri De Filicaia che è intervenuto in maniera piuttosto polemica. «È sempre utile informare i cittadini - continua - ma sono preoccupato della possibilità che in città si riapra la discussione su questo aspetto che ha già avuto il suo percorso di di-

scussione, talvolta anche aspra. Se si pensa di tornare indietro allora non si farà mai nulla e sarà sempre più difficile dare lavoro alle persone». E non sarebbe la prima volta a Livorno che dopo anni di confronto si riparte da capo. Ma la legge stabilisce che la Regione

apra un percorso con la città. «Ben venga - dice il consigliere comunale del Pd - se invece questo ragionamento deve essere un grimaldello per tornare indietro allora io non ci sto». Saranno spesi 120-130mila euro tra Autorità Portuale e Regione per alimentare questo percorso che durerà un paio di mesi. De Filicaia aggiunge: «Avrei speso questi soldi in un altro modo. Ho appreso dalla vicenda del Sorgente che è stato dato un incarico a una professionista francese ma vorrei capire meglio certi passaggi dall'amministrazione comunale».

**ANCHE** di questo si parlerà al consiglio comunale del 22 marzo dedicato al porto. All'ordine del giorno anche un documento firmato dai grillini sul dissequestro del bacino di carenaggio. «Consiglio tematico sul porto che ho chiesto - chiude De Filicaia - perché serve dare una spinta forte anche per la amazzonia».

m. b.



**IL PROFILO**  
Yuri De Filicaia consigliere comunale del Pd ha chiesto la convocazione di un consiglio comunale dedicato al porto che si terrà il 22 marzo

**A BANCHINA** DAL PRIMO LUGLIO ENTRA IN VIGORE LA DIRETTIVA INTERNAZIONALE IMO

## Pesatura certificata, per gli operatori un «enorme pasticcio»

C'È UNA SPECIE di fantasma che si aggira sui terminali container europei, e che coinvolge direttamente sia il Terminal Darsena Toscana che il Lorenzini, ovvero i punti focali del nostro porto per i traffici dei contenitori. Il fantasma è la nuova direttiva internazionale dell'IMO (International Maritime Organization) che in ambito regolamento Solas sulla sicurezza della navigazione impone dal prossimo 1 luglio la pesatura "certificata" di ogni contenitore. Sembra facile, ma non lo è affatto. Perché i terminal per prima escludono di poter pesare i contenitori, pena il blocco di ogni attività (su due terminal livornesi affluiscono più di mezzo milione di contenitori all'anno e c'è una sola pesa certificata). E perché esistono normative europee che definiscono con precisione quali siano gli strumenti per la pesa certificata: oggi più che rari e comunque da definire sulla base di un decreto che uscirà nei prossimi giorni dal Comando generale delle Capitanerie di porto. Una cosa è certa: dal 1 luglio, salvo proroghe, i due terminal della

Darsena Toscana non accetteranno contenitori se non accompagnati dalla certificazione ufficiale del loro peso. Lo stesso preciso che le associazioni di categoria, a cominciare da Asaterminal nazionale che inizialmente ha parlato di "enorme pasticcio". Le Capitanerie di Roma e Ancona hanno, promettendo che il decreto a firma del comandante generale - stesso centro questa stessa settimana - chiarirà ogni dubbio. Che per adesso però permangono. Rimane anche il problema di dove poteran-

no essere pesati (e certificati) i contenitori arrivati al nostro porto. Esclusa la pesa all'ingresso del terminal - si ribellisce che bloccherebbe di fatto il flusso dei mezzi - si è fatta avanti la proposta di farli confluire all'interporto Vespaia di Giunatico per una pesatura certificata che lì fa chissà poi arrivare in porto in regola. Ma sarebbe una "rottura di carico" tutt'altro che marginale, con costi aggiuntivi notevoli: costi difficilmente accettabili in tempi come questi nei quali i costi del trasporto dei con-

tentori sulle navi hanno toccato il massimo storico specie nella direzione verso l'Est. Una soluzione proposta dal Tdi agli speditrici e ai caricatori in genere è quella di certificare alla partenza il peso della merce contenuta in ogni singolo contenitore aggiungendovi per il peso del contenitore vuoto, che è noto. Una procedura in tale senso è stata in vista dal Tdi ai clienti.

**ALTRA SOLUZIONI?**, allo studio anche delle associazioni, potrebbe essere quella di un imprenditore che volesse creare un "punto caldo" di pesa dei contenitori, con pesa certificata. Al VTE di Genova qualcosa di simile è stato fatto facendo pagare 50 euro a pesata. Sarebbe un business non da poco, considerando anche la pesatura di solo il 20% dei contenitori diretta al porto. Ma i tempi stringono e le decisioni ancora non sembrano prese: anche perché si attende il decreto delle Capitanerie.

A.P.

**IL SERVIZIO**  
La pesatura certificata dovrà seguire un iter particolare che però diventerà obbligatorio. Sono coinvolti direttamente il Terminal Darsena Toscana e il Terminal Lorenzini ovvero i punti focali per i traffici dei contenitori nel nostro porto ma la procedura sembra ancora tutta da chiarire



**Il caso di Genova**

**POTREBBE** essere creato un punto di pesa dei contenitori da parte di un imprenditore portuale. A Genova 50 euro a pesata

## L'ISOLA CARCERE

# Gorgona visitabile, cade l'ultimo "muro"

Da sabato tour guidati a numero chiuso (ma non per i bambini). Nogarin: «È un luogo da proteggere e da valorizzare»

di Gianni Tacchi

Livorno

Le insenature suggestive, la vegetazione ricca e incontaminata, le onde che sbattono intorno a soli 220 ettari. È il fascino cinematografico dell'ultima isola-carcere d'Italia, la Gorgona, la più piccola dell'arcipelago toscano. Un punto con 7 abitanti in mezzo al mare, un punto nel territorio comunale di Livorno, a 37 chilometri di distanza dalla costa. È proprio da lì, da sabato, partiranno le visite guidate per scoprire i segreti di questo gioiello. Sì, tra 48 ore la Gorgona aprirà ai turisti. Il Comune di Livorno, il Parco nazionale dell'arcipelago toscano, e il Prap Toscana-Direzione carcere di Livorno hanno infatti firmato un protocollo d'intesa sulla fruizione turistico-naturalistica dell'isola fino al 2018. «Questo territorio è un nostro patrimonio - ha detto Filippo Nogarin (M5S), il sindaco di Livorno, mettendo la sua firma le-

ri mattina in Comune - e abbiamo lavorato per metterlo a disposizione di tutti: visitarlo è infatti un'esperienza magnifica, sia sotto l'aspetto culturale che sociale. Non stiamo parlando di un turismo di massa, questo è ovvio, ma di un punto di inizio per un'isola da valorizzare e proteggere al tempo stesso».

**NUMERI E DIVIETI.** Questo protocollo è la conseguenza di un accordo sottoscritto tre anni fa, nel quale - per la prima volta - vennero definite le linee guida di questa iniziativa: all'epoca il Comune si impegnò a trovare un servizio di trasporto marittimo, una garanzia di collegamento tra l'isola e il porto di Livorno. «Gli esiti dei bandi di gara indetti nel 2013 e del 2014 - ha spiegato Nicola Perullo, assessore anche al Turismo - andati entrambi deserti, ci hanno spinto ad aggiungere un piccolo contributo di 10mila euro per l'eventuale aggiudicatario del 2015. Abbiamo però chiesto in cambio una tariffa agevolata

per alcune categorie (residenti dell'isola, familiari dell'amministrazione penitenziaria, ndr), che prima potevano muoversi solo con i mezzi della Capitaneria o del ministero della Giustizia». Così tutto è stato affidato a Toscana Mini Crociere, che effettuerà un servizio di linea con una motonave. Il protocollo garantisce almeno un collegamento a settimana, ma si può arrivare fino a un massimo di quattro: ogni volta non potranno accedere più di 75 adulti, mentre non ci sono limitazioni per i bambini sotto i 12 anni. Ci sarà una guida ogni 25 persone, dato che le escursioni (andata alle 7,45 e ritorno alle 18,30) sono regolamentate dal Parco nazionale. È vietata la balneazione, ma è stato appena avviato un percorso per inserire alcune spiagge della Gorgona nell'elenco nazionale di quelle autorizzate.

**ESPERIENZA DOPPIA.** «Io sono stato lì poco tempo fa - ha aggiunto Nogarin - è curioso il rit-

mo della vita, è curiosa l'integrazione fra i pochi abitanti e i detenuti. Da una parte c'è un patrimonio naturalistico incredibile, dall'altra un istituto penitenziario virtuoso. La Gorgona non deve liberarsi per forza dal ruolo di isola-carcere, ma serve una maggiore tolleranza da parte del ministero della Giustizia verso di noi. Questa era un'idea irraggiungibile, ora torna a essere un paradiso visitabile da tutti». Sì, attraverso l'Ufficio Informazioni Turistiche del Comune di Livorno, che gestirà le prenotazioni, per le quali servirà poi l'autorizzazione del carcere. I costi? 46 euro il prezzo standard (sconti per minori, studenti e residenti), più 6 per l'accesso al Parco. «A livello turistico è una bellissima operazione - ha chiuso Stefano Feri, consigliere del Parco nazionale - è importante che le isole non siano feudi chiusi. Visitare la Gorgona è anche un'esperienza sociale, non capita tutti i giorni di andare in un posto così particolare».



L'ASSESSORE REMASCHI

## «La Toscana non perderà porzioni di mare»

Sul trattato Italia-Francia per i confini marittimi martedì «c'è stato un incontro peraltro molto cordiale col sottosegretario all'Agricoltura Amendola, nel quale abbiamo verificato, stante la complessità della materia,

che non c'è perdita di superficie marina» per la Toscana. Lo ha detto l'assessore toscano all'Agricoltura Marco Remaschi (in foto), parlando ieri con i giornalisti a Firenze, a margine della presentazione di Avito, associazione dei consorzi toscani del vino. «Abbiamo attivato come assessorato all'Agricoltura un incontro col ministero dell'Agricoltura - ha aggiunto -, per quello che riguarda

l'aspetto legato alla pesca che non di competenza del ministero degli Esteri. Siamo ancora in fase di verifica puntuale, affinché le nostre marine non siano penalizzate». Per Remaschi «la riunione ci ha fornito aspetti di positività».



Un collegamento a settimana per 75 persone ma si potrà arrivare a quattro

Resta il divieto di balneazione ma in futuro alcune spiagge saranno fruibili

**I turisti sull'isola carcere**

## Gorgona, via ai battelli E un'idea: spiagge balneabili

**LIVORNO** Per valorizzare la Gorgona, sul cui mare vige oggi il divieto di balneazione, il Comune di Livorno, Arpat e Regione Toscana avvieranno un percorso per inserire alcune spiagge dell'isola carcere nell'elenco nazionale di quelle in cui si può fare il bagno. La notizia è emersa durante la presentazione del protocollo d'intesa tra Comune, Ente Parco e Prap Toscana e direzione del carcere di Livorno sul nuovo servizio di trasporto marittimo verso l'isola, attivo già da sabato prossimo. I turisti arriveranno sulla Gorgona grazie ad un battello, che partirà fino ad un massimo di 4 giorni alla settimana dalla Darsena vecchia, davanti al monumento Quattro Mori: partenza la mattina alle 7.45, ritorno a Livorno previsto tra le 18.30 e le 19.30. Sull'isola potranno arrivare massimo 75 persone a visita, accompagnati da guide. Le prenotazioni per le visite saranno gestite dall'Ufficio Informazioni Turistiche del Comune. «Da qui passa il rilancio della Gorgona», dice il sindaco Filippo Nogarin. (Simone Lanari)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA CRONACA NERA

# «Ho scombinato progetti di altri, ecco la mia colpa»

Bruno Lenzi parla a La Nazione

di MARIA NUDI

- LIVORNO -

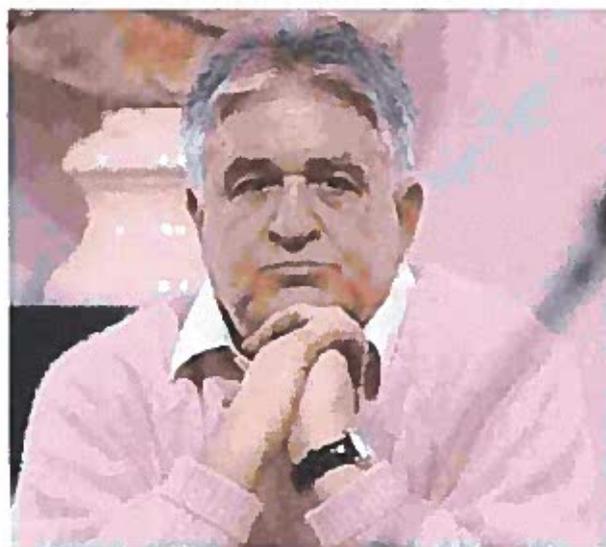
L'ALTRA VERITÀ, la sua verità, quella che non è emersa in quasi nove anni di vicende giudiziarie che definisce un calvario ed un complotto, ha avuto il coraggio di scriverla in una sorta di memoriale bollente che ha spedito alla nomenclatura importante della città comprese le forze dell'ordine. Una trentina di copie circolano da mesi in città. L'autore delle memorie è Bruno Lenzi: un uomo che prima dello scandalo della Porto 2000 è stato per anni un'autorità nel settore portuale, che dalla vicenda giudiziaria del 2007 non si è più rialzato ma che sta lottando con tutto se stesso «Perché venga fatta giustizia. Non ho mai rubato nulla e sono stato al centro di un complotto politico. Ho avuto una sola colpa, quella di scombinare i progetti di altri. E dopo aver rovinato me hanno preso di mira mio figlio Riccardo». Alla vigilia di



Mio figlio nel mirino

«Prima hanno rovinato me e ora hanno preso di mira mio figlio, reo di aver aiutato suo padre»

un'abenza preliminare fissata per maggio per la presunta bancarotta della «Blanshee Shuttle» la società di trasporti internazionali gestita dal figlio Riccardo, società fallita nel 2012, Bruno Lenzi ha deciso di raccontare a *La Nazione* la sua verità, una lettura dei fatti che potrebbe essere terribilmente scomoda per alcune persone. Il racconto inizia da quando era un giovane studente: «Avevo 18 anni - dice Bruno Lenzi - quando mi sono accorto che a differenza dei miei fratelli non avevo più voglia di studiare. Era il 1955 e ho iniziato a lavorare nel settore portuale.



IL RUOLO Bruno Lenzi è stato presidente della Porto Livorno 2000, nel mirino per bancarotta della società di suo figlio Riccardo

Ma piaceva e le cose andavano bene. Per anni è filato tutto liscio, i guai sono cominciati quando sono diventato presidente della Porto 2007 e da lì non si sono fermati. Lo definisco un complotto».

BRUNO LENZI nel memoriale riporta nomi, cognomi, circostanze alcune delle quali hanno ancora strascichi giudiziari. «Pensavo di avere degli amici - dice senza nascondere emozione e amarezza - ma alla fine mi sono trovato da solo. Io continuo a sostenere che non ho commesso alcun reato. E per quanto riguarda quest'altra vicenda, il fallimento della ditta di

mio figlio, potrebbe essere solo un affare che ha avuto conseguenze sbagliate. Una circostanza che può accadere a tutti. Di questa storia voglio raccontare un particolare, mio figlio nel 2007 ha compiuto un gesto se ha commesso un errore è stato quello di aiutare il padre che era in difficoltà economica. Non c'è stata alcuna bancarotta e lo dimostremo. Spero che in udienza sarà tutto chiaro. Rivoglio la mia vita, la mia dignità che in questi anni è stata cancellata, travolta». Bruno Lenzi si commuove e va avanti preparandosi ad affrontare la prosa battaglia giudiziaria a maggio.

### IL MEMORIALE

BRUNO LENZI HA SCRITTO UN MEMORIALE CHE HA SPEDITO ALLE FORZE DELL'ORDINE E ANCHE AD ALCUNE FIGURE DI SPICCO DELLA CITTÀ. OLTRE TRENTA PAGINE CON NOMI E FATTI



## Interporto, secondo tentativo

CIVITAVECCHIA - L'interporto torna sul mercato. Pubblicata ad inizio febbraio e sospesa dopo una settimana, è nuovamente online la procedura competitiva per la vendita del ramo d'azienda della Interporto di Roma-Piattaforma logistica di Civitavecchia srl in liquidazione. La valutazione complessiva iniziale era stata fissata in 11.514.946 euro; oggi è scesa invece a 10.217.000 euro. L'aggiornamento del valore di stima del ramo di azienda concesso in locazione alla Icpl srl è dovuto al nuovo valore attribuito al diritto di superficie da parte del perito. Inizialmente era stato valutato in 10.853.736 euro, ipotizzando una durata residua della concessione in 33 anni. Non si era tenuto però conto di un accordo transattivo intercorso tra il Comune di Civitavecchia e la Icpl spa, datato 23 aprile 2012, mediante il quale si era convenuto che la concessione sarebbe scaduta il 28 febbraio 2041. La transazione ha ridotto quindi la durata residua della concessione, che è passata da 31 a 26 anni. Il valore di superficie è quindi passato a 9.556.072 euro.

Approvata anche un'appendice al regolamento della procedura competitiva. Le offerte dovranno essere presentate entro 60 giorni dalla pubblicazione (7 marzo). Dovranno essere presentate, tra l'altro, copia dei bilanci approvati e depositati relativi agli esercizi 2012/2013/2014: il fatturato complessivo dei tre anni non potrà essere inferiore all'80% del prezzo base del ramo d'azienda. Dovrà poi essere indicato il numero medio annuo di dipendenti e di dirigenti impiegati negli ultimi tre anni, che non potrà essere inferiore a 20 per i dipendenti e a 2 per i dirigenti.

Nel frattempo rimangono ancora tanti dubbi, soprattutto legati ai rapporti tra la società "madre" e la nuova società, sempre comunque di sua proprietà. E non è ancora ben chiara neanche la strada che l'amministrazione comunale deciderà di seguire.

# Lanciato il nuovo collegamento giornaliero con il porto di Olbia Grimaldi continua a scommettere su Civitavecchia

Monti: 'Il Gruppo conferma di puntare sul nostro scalo come uno dei propri principali hub'

A seguito del successo riscosso dalle sue iniziative recenti nel mercato turistico, il Gruppo Grimaldi si avvia ad espandere ulteriormente i propri collegamenti marittimi, per passeggeri e merci, verso la Sardegna. A partire da metà aprile sarà infatti potenziato il collegamento Livorno-Olbia mentre verrà lanciata, contemporaneamente, una linea giornaliera tra i porti di Civitavecchia e Olbia. "L'avvio di questo nuovo collegamento giornaliero - ha commentato Pasqualino Monti, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia - è un ulteriore servizio che potrà offrire il porto di Civitavecchia grazie al Gruppo Grimaldi, che conferma così, una volta di più, di puntare sul nostro scalo come uno dei propri principali hub, sia per il traffico ro/pax, che per il solo merci, alla luce del successo che sta ottenendo la linea verso gli Usa per Fca (Fiat-Chrysler Automobiles), che ha di fatto lanciato il nuovo, importantissimo polo dell'automotive". Sul nuovo collegamento verrà impiegata la nuova nave ro-pax Zeus Palace, con partenza da Civitavecchia alle 22.45 ed arrivo ad Olbia alle 7. Il rientro da Olbia sarà alle 12:30 con arrivo previsto a Civitavecchia alle 19. Lunga 212 metri, la Zeus Palace è capace di trasportare 1.500 passeggeri e 2.500 metri lineari di carico rotabile e auto passeggeri a seguito. Dotata di 202 cabine con servizi ed aria condizionata e 215 poltrone reclinabili, la nave offre ai passeggeri



diversi servizi a bordo quale piscina, un centro benessere, ristorante self service e à la carte, tre bar, sala videogiochi, negozio e saletta giochi per bambini. "L'avvio del servizio giornaliero Civitavecchia-Olbia - ha spiegato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi, insieme al fratello Gianluca - è stato fortemente voluto dalla clientela sarda e ci permetterà di meglio servire il traffico di merci e passeggeri tra il Centro/Sud del Continente e il Nord Sardegna". "Accogliamo favorevolmente la scommessa del Gruppo Grimaldi - ha

concluso Pietro Preziosi, Commissario Straordinario [redacted] Nord Sardegna - poiché volta al rilancio dei traffici da e per la Sardegna in un momento di graduale uscita dalla crisi del trasporto marittimo. Da sempre questa Port [redacted] ha favorito la creazione di nuovi collegamenti da parte dei diversi gruppi armatoriali, proprio perché, così come avviene per l'industria delle crociere, sono da considerarsi importanti veicoli di benessere economico per l'isola in generale e per la comunità portuale che li accoglie in particolare".

# Taranto, il sindacato replica al direttore di Tct sul Molo Polisettoriale

Taranto - L'intervento di Oronzo Fiorino della Filt-Cgil di Taranto: «Continuo ad essere fiducioso per lo sviluppo dello scalo e per il rientro al lavoro dei 523 dipendenti».



Taranto - **Il capitano Giancarlo Russo**, direttore della società Taranto Container Terminal (Tct), nell'intervista dello scorso 3 marzo pubblicata su [L'Avvisatore Marittimo/The MediTelegraph](#), si dichiara contrario alla scelta di affidare a più società l'area del Molo Polisettoriale. Strano, perchè nella seduta del comitato portuale del 28/01/2016, la delibera 01/16 che regola il bando per le manifestazioni di interesse è stata votata all'unanimità grazie anche al suo voto favorevole. **Parlando di aree, si fa intendere che le stesse abbiano ancora dei vincoli di concessione (rinfuse)**, cosa non vera perchè tutte le aree dai duemila metri di banchina a quelle di stoccaggio, rientrano tra quelle libere da affidare a chi ne farà richiesta. Da un ipotetico candidato alla presidenza della Autorità portuale, **mi sarei aspettato che parlasse delle enormi potenzialità del porto**, compreso la sua retroportualità invece che infangarlo gratuitamente.

## - segue

---

Quando si riferisce che l'abbandono della Tct è dovuto alla circostanza che non è stato rispettato l'accordo generale del 2012, dove si condivideva la realizzazione delle opere entro il giugno 2014, il capitano Russo purtroppo dimentica di trovarsi in Italia e che i tempi si sono allungati per ricorsi e contro-ricorsi al Tar ed avvocatura di Stato, non per responsabilità della Autorità portuale o del governo. Perché Russo non sottolinea l'impegno reale assunto dal governo a Palazzo Chigi nel novembre 2014, **con il ministro Delrio, il sottosegretario De Vincenti e il vice ministro Bellanova**, dove si tentava di realizzare un accordo, concedendo nuovamente tutti gli spazi del molo polisettoriale a Tct, ovviamente a lavori ultimati, ed iniziare una nuova fase collaborativa. La risposta della compagine societaria, fu positiva su tutto, a condizione che avvenisse il ricorso alla mobilità per 250 lavoratori e ovviamente la cassa integrazione per tutti gli altri. Quindi non si trattava di un problema infrastrutturale, ma di voler apportare tagli al personale, infatti già nel lontano 2009/2010 si fece ricorso alla cig per una settimana al mese per dipendente, la motivazione della Tct fu legata a problemi economici perchè si chiudeva il bilancio in negativo.

Nel contempo tuttavia non si dava la possibilità ad altre compagnie di attraccare nel terminal, perchè Evergreen Line voleva mantenere l'esclusiva creando una situazione di monopolio, stranamente però a settembre 2011 iniziò a spostare le linee di navigazione al Pireo, adducendo come motivazione che le performance dei lavoratori non fossero competitive, cosa non vera, anche perchè si operava su mezzi di sollevamento privi di manutenzione e obsoleti. Due mesi dopo, Tct dichiarò 163 esuberi, seguirono ovviamente una serie di iniziative, compresa quella di ricorrere alla cig, a salvaguardia dei livelli occupazionali, con la conseguente apertura di un tavolo istituzionale, che portò al accordo generale del 2012. allo stato attuale, i tempi per il completamento delle opere infrastrutturali si stanno rispettando, se poi i ritardi si riferiscono ai dragaggi che potrebbero avere uno slittamento di qualche mese, bisogna anche specificare che non impedirebbero l'attracco di navi. Attualmente il traffico container sta subendo una flessione in negativo, che ha portato le stesse compagnie di navigazione, compreso Evergreen, a sospendere la realizzazione di navi con capacità di carico 15-18 mila teu e bisognevoli di fondali a 16,50. **Continuo ad essere fiducioso per lo sviluppo del porto e per il rientro al lavoro dei 523 dipendenti più l'indotto, grazie anche al sostegno sempre presente del governo, delle istituzioni regionali e locali e dell'Autorità portuale.**

## Terrorismo, la Commissione Schengen al porto di Palermo per verificare security

La Commissione Schengen è a Palermo per verificare le condizioni di sicurezza del traffico extra Schengen, cioè quello che nel porto siciliano riguarda le navi in arrivo e in partenza da/per la Tunisia. All'incontro "Sea borders. Schengen evolution - On Site evolution", organizzato per accogliere i rappresentanti della Commissione, il presidente dell'Autonà portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella ha sottolineato che "in tempi in cui il terrorismo non lascia tregua, è forte il nostro impegno per la security ed è costante la collaborazione con la forza dell'ordine. Già lo scorso anno l'autorità portuale ha dotato il porto di due arco-tunnel e di due moduli prefabbricati forniti di metal-detector, per il controllo dei passeggeri e dei veicoli da/per il Nordafrica, e ha attivato una control-room per vigilare sull'intera area portuale. Inoltre - ha concluso - si sta provvedendo a verificare la possibilità di realizzare delle strutture per il controllo dei bagagli diretti alla stiva delle navi da crociera".



0 Termini Imerese

## La Cgil: l' area produttiva va reindustrializzata

La Cgil di Palermo e quella di **Termini Imerese** scendono in campo a sostegno del progetto di reindustrializzazione dell' agglomerato di **Termini**, essendo contrari alla proposta di un insediamento turistico avanzata dai Cinque Stelle. «Crediamo che l' area di **Termini** vada reindustrializzata in direzione del progetto di Invitalia e Blutech - dice il sindacato - che, assieme alla realizzazione di auto ibride, prevede la riqualificazione dell' intero sito dove un tempo si trovavano la Fiat, le aziende storiche dell' indotto automobilistico e lo stabilimento ex Magneti Marelli. Quest' accordo, già finanziato, oggi è fondamentale per rilanciare l' area. Tanto più che - aggiunge una nota - nella zona ricade l' inter **porto di Termini Imerese**, che è stato indicato come struttura strategica nazionale assieme a quello di Catania. Oltre all' area industriale, **Termini** può diventare base strategica per l' intermodalità del trasporto merci e punto di approdo per tutta l' area manifatturiera».

26 | **Giornale di Palermo** | 26

### Monreale, alle scuole i soldi degli oneri edilizi

Il Comune di Palermo ha deciso di destinare i soldi degli oneri edilizi alle scuole di Monreale. La decisione è stata presa dal consiglio comunale nella seduta del 22 settembre. Il sindaco, Giuseppe Longo, ha sottolineato che si tratta di una scelta importante per il territorio, che ha una popolazione in crescita e che necessita di nuove strutture scolastiche. I soldi saranno destinati alle scuole di viale della Libertà e viale dell'Industria. La decisione è stata accolta con favore dai consiglieri comunali, che hanno sottolineato l'importanza di investire in istruzione e di migliorare le condizioni di vita dei cittadini. La spesa sarà di circa 10 milioni di euro.



### Dalle «mense» alle processioni: si onora S. Giuseppe

Il Comune di Palermo ha organizzato una serie di iniziative per onorare S. Giuseppe. Le iniziative comprendono la distribuzione di mense per i bambini e la sfilata di processioni. Le mense saranno distribuite in tutta la città, mentre le processioni partiranno da Monreale. Il sindaco, Giuseppe Longo, ha sottolineato l'importanza di onorare S. Giuseppe, che è il patrono della città. Le iniziative sono state organizzate in collaborazione con la parrocchia di S. Giuseppe. La spesa sarà di circa 5 milioni di euro.

**IN BREVE**

- La Sicilia, un'isola verde e sana**  
Il Comune di Palermo ha deciso di destinare i soldi degli oneri edilizi alle scuole di Monreale.
- La Sicilia, un'isola verde e sana**  
Il Comune di Palermo ha deciso di destinare i soldi degli oneri edilizi alle scuole di Monreale.
- La Sicilia, un'isola verde e sana**  
Il Comune di Palermo ha deciso di destinare i soldi degli oneri edilizi alle scuole di Monreale.
- La Sicilia, un'isola verde e sana**  
Il Comune di Palermo ha deciso di destinare i soldi degli oneri edilizi alle scuole di Monreale.

## T.Imerese: Cgil, no a riconversione turistica, area va reindustrializzata (2)

(AdnKronos) - Una strategia che poggia, secondo il sindacato, anche nella presenza dell'interporto di Termini Imerese. "Oltre all'area industriale - affermano - Termini può diventare base strategica per l'intermodalità del trasporto merci e punto di approdo per tutta l'area manifatturiera. Tutto questo - conclude la Cgil - non preclude un'idea di sviluppo economico in altre direzioni che mettano al centro le peculiarità della zona di Termini che sono principalmente due: la sua area archeologica e il turismo temale".

