

## Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Gazzetta del Sud)

## Dai Porti:

### Venezia:

"...Venezia Terminal ancora in attivo..." (La Gazzetta Marittima)

### Trieste:

"...Il porto "capolinea" degli scambi con l'Anatolia..." (Il Gazzettino)

### Genova:

"...Nel porto del futuro più merci via treno..." (Il Secolo XIX)

"...Toti: "4mln dal governo se Genova resta centrale..." (La Repubblica)

"...La sfida del porto dopo Pettorino..." (La Repubblica)

"...Addio per sempre al carbone in porto..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"... "Ente Bacini, servono investimenti"..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Demolizioni navali..." (La Gazzetta Marittima)

"...Allerta massima in città "Ma in porto"..." (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

"...Home port di Msc Crociere..."

(Informazioni Marittime, Ansa, IL Nautilus, La Nazione)

### Livorno:

"...Riaprite alla città l'accesso al porto..." (Il Tirreno)

"...Livorno-Fujairah, un progetto..." (La Gazzetta Marittima)

"...Gazzetti interroga sulla "super buca"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Questionari per i passeggeri..." (La Nazione)

### Civitavecchia:

"...Monti Vs Moscherini..." (TRC, Etruria News, Civonline)

"...Porto storico: convegno..." (Civonline)

"...Oggi 21 navi in porto..." (Civonline)

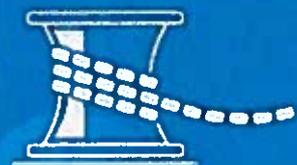
### Brindisi:

"...Valente confermato commissario dell'AP..." (Il Nautilus)

"...Polemiche per la gestione delle banchine..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Concessione rampe traghetto..." (Brindisi Report)



## Taranto:

### "...Prete confermato commissario al porto..."

(Informazioni Marittime, Il Nautilus, Taranto Sera, Nuovo Quotidiano, La Gazzetta di Taranto, Ferpress, L'Informatore Navale)

### "...Arrivano gli Ionian Shipping Days..."

(Taranto Sera, Il Nautilus, Nuovo Quotidiano)

## Messina:

### "...Porti: l'autonomia è un rebus..." (Gazzetta del Sud)

### "...Dal 6 maggio nessuna risposta..." (Gazzetta del Sud)

### "...Il Presidente De Simone: riunione fruttuosa..." (Gazzetta del Sud)

### "...Porto di Tremestieri: buone notizie da Roma..."

(Tempo Stretto, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

### "...Il porto turistico deve diventare una vera risorsa..." (Gazzetta del Sud)

### "...Crocetta chiamato a chiedere l'autonomia..." (Gazzetta del Sud)

## Palermo:

### "...Accelerata ai lavori del bacino di carenaggio..." (Giornale di Sicilia)

### "...Approda in città l'iniziativa Mediterraneo: il mare che unisce..." (Giornale L'Ora)

## Trapani:

### "...Quale futuro per il porto di Trapani..." (Alqamah)

### "...Il Consiglio comunale di Trapani approva una mozione di Forza Italia sul porto..." (TP24)

## Notizie da altri porti, italiani ed esteri

### Focus:

- **Pesatura container** (The Medi Telegraph, La Nazione, Il Secolo XIX, American Shipper)

### Altre notizie di Shipping e Logistica

### In allegato: L'Avvisatore Marittimo

## La stessa Camera raccomanda celerità

È la stessa Camera dei Deputati, per le istanze di proroga dell' autonomia dei porti, a raccomandare celerità. Così recita il parere reso dalla commissione Trasporti in relazione alla riforma Delrio: «Sempre con riferimento all' articolo 20-si legge- tenuto conto delle peculiari esigenze che possono presentarsi nei porti già sede di **Autorità portuali**, si evidenzia l' opportunità di prevedere che, su richiesta motivata del presidente della Regione, da presentarsi entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, possa essere disposto, sulla base di criteri oggettivi di valutazione della richiesta, con decreto del presidente del Consiglio, su proposta del ministro, un congruo termine di proroga dell' autonomia finanziaria ed amministrativa... Con il medesimo decreto sarà disciplinata la nomina e la composizione degli organi di governo per la frase transitoria. Passaggio clou: «Si potrebbe altresì, per rendere più celere la procedura, anticipare l' entrata in vigore della disposizione in questione al giorno seguente alla pubblicazione del decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana». E adesso?

)

## Venezia Terminal ancora in attivo malgrado le crociere

VENEZIA – Il consiglio di amministrazione di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., società che dal 1997 gestisce il Porto Passeggeri di Venezia, si è riunito ieri, lunedì scorso approvando il bilancio di esercizio 2015-2016 conclusosi il 31/05/2016. Nel dettaglio l'azienda ha ottenuto un fatturato di euro 33.374.000 in crescita dell'1,7% rispetto al precedente anno fiscale, un EBITDA pari a euro 9.698.000 (+18%), un risultato operativo pari a euro 5.037.000 (+42,17%), un risultato ante imposte pari a euro 4.659.000 (+23,19%) e un utile netto pari a euro 3.165.000 (+23,49%). Sono stati effettuati nell'esercizio investimenti per euro 1,6 milioni tra cui il completamento del sistema di copertura per la consegna dei bagagli e una nuova area di sosta che hanno permesso di mantenere quel livello di fidelizzazione legato alla qualità del servizio erogato necessario a contrastare il potenziale calo di traffico. Tali risultati sono stati raggiunti con un adeguamento delle tariffe motivato dal completamento dell'infrastrutturazione della Marittima e dall'ampliamento dei servizi offerti, nonché con un'azione di efficientamento in vari settori e un contenimento dei costi. Tutto ciò malgrado la perdita di 40.000 crocieristi rispetto all'esercizio dell'anno precedente, che salgono a oltre 160.000 crocieristi persi dall'esercizio chiuso al 31/05/2013, dopo l'introduzione dei limiti di navigazione e la autolimitazione del tonnellaggio a 96.000 tonnellate praticata dalle compagnie. "Tale situazione ha generato un maggior numero di toccate salite di 37 unità da parte di navi di minor tonnellaggio che hanno comportato per VTP un notevole sforzo organizzativo, con revisione delle procedure operative e un potenziamento sia delle infrastrutture, che dell'operatività delle banchine" – spiega Sandro Trevisanato, presidente di VTP S.p.A. "Il porto crociere di Venezia ha quindi registrato una sostanziale tenuta, ma la situazione dovrebbe essere risolta a livello governativo al più presto, perché vietando l'accesso alla maggior parte delle nuove navi, Venezia rischierebbe di ospitare quelle meno recenti e tecnologicamente meno avanzate con una progressiva marginalizzazione del terminal lagunare, baricentro dei traffici adriatici, generando ripercussioni sull'intera crocieristica italiana e su tutto l'indotto occupazionale ed economico ad essa collegato. Se le normative non cambieranno rapidamente, il proseguire del declino appare inevitabile con pregiudizio di un intero comparto che in termini economici di spesa di passeggeri, equipaggi e navi vale oltre 450 milioni di euro annui". Conclude Trevisanato: "VTP è riuscita a compensare il calo del numero dei passeggeri, ma tale fattore incide pesantemente su molte aziende della filiera crocieristica, molte delle quali hanno subito e subiranno, in caso di una mancata soluzione, danni rilevanti".

## COMMERCIO Per ora nessuna conseguenza dal colpo di stato Trieste, il porto "capolinea" degli scambi con l'Anatolia

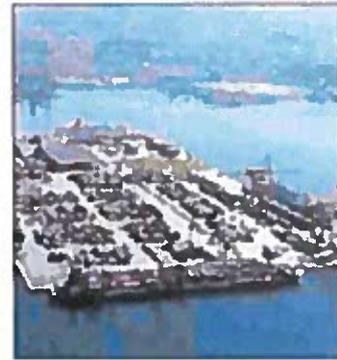
TRIESTE

Nessun contraccolpo per il Porto di Trieste a causa del fallito golpe in Turchia. Nonostante l'iniziale ragionevole apprensione per le possibili conseguenze economiche sul Friuli Venezia Giulia, il commissario

Zeno D'Agostino ha rassicurato che «non ci sono stati né ci saranno problemi per quanto riguarda il traffico dei traghetti con la Turchia. Se, invece, il golpe fosse andato a buon fine si sarebbero aperti nuovi scenari per il futuro». Lo

scalo giuliano, infatti, possiede dal 1987 la più grande autostrada del mare tra la Turchia e l'Europa che ogni anno porta a transitare verso l'Anatolia 200mila camion e 2mila treni attraverso le strutture logistiche e portuali della regione. Le partenze di venerdì sera non hanno risentito della situazione che si era creata nel paese mediorientale.

Il presidente della Samer Seaports&Terminals Enrico Samer ha intrattenuto contatti costanti con gli armatori turchi assicurando come la situazione fosse sotto controllo e sull'assen-



TRIESTE L'area containers

za di problemi: «L'unica ripercussione, causata da quanto accaduto, potrebbe essere il ritardo di circa 24 ore della partenza dei traghetti dovuto a questioni burocratiche dell'Autorità doganale turca». «La situazione per come si sta sviluppando - ha dichiarato la presidente della Regione Debora Serracchiani -

## PUNTI DI VISTA

### NEL PORTO DEL FUTURO PIÙ MERCI VIA TRENO

ENRICO POGGI e ENRICO ASCHERI

Lo scorso 1° giugno è stato inaugurato il tunnel ferroviario del San Gottardo che permetterà collegamenti ferroviari con l'asse di Rotterdam, i mercati della Baviera e la stessa Svizzera, collegando così l'area piemontese/padana che oggi vale per il porto di Genova il 72% del traffico totale. Il nostro Porto movimentata circa 2 milioni e 300 mila teus e quasi 52 milioni di tonnellate di merce all'anno, più 2,8 milioni di passeggeri: dati positivi per l'economia cittadina e nazionale con 10,9 miliardi di produzione e 4,6 miliardi di valore aggiunto e 54 mila occupati tra diretti e indotto. Oggi, con gli investimenti di PSA/VTE con 4 nuove gru "Gooseneck" capaci di operare su meganavi da 20 mila teus (altre 4 arriveranno ad ottobre) e con le potenzialità dei terminal - sia containers che altre merci - nel cosiddetto "porto vecchio", Genova può captare i 6/700 mila teus che oggi dall'area italiana vanno verso i porti del nord, recuperando traffico merci anche dalla bassa Germania. Ma per farlo occorre potenziare da subito la merce che transita "via ferro" da e per il porto di Genova, altrimenti si rischia che il "S. Gottardo" si porti via anche il resto.

Due sono le priorità: il coordinamento tra RFI e imprese su arrivi e partenze, evitando che si occupino "tracce" che non vengono utilizzate; l'utilizzo dei parchi esistenti vicini (Carnapasso, ecc.) come aree di coordinamento traffico e i parchi di Novi S. Bovo ed Alessandria. Naturalmente il secondo binario di Voltri/VTE è indispensabile e non più rimandabile, ma mentre si aspetta la sua realizzazione, un maggior coordinamento tra entrate/uscite da VTE permetterebbe un'ottimizzazione della struttura esistente a partire dalla possibilità di effettuare le verifiche dentro i parchi portuali per ridurre i tempi di attesa tra manovra ed aggancio del treno. Queste operazioni permetterebbero di abbattere il traffico cittadino e sarebbe un ottimo strumento per migliorare le di lavoro dei camionisti. La Filt - Cgil ha richiesto incontri

Regione Liguria e Comune ma da quest'ultimi sinora nessun cenno di risposta. Tra i politici, l'onorevole Mario Tullio, ha illustrato il tema alla Camera dei Deputati attraverso un "Question time".

*Gli autori sono segretari Filt Cgil Genova*

IN PRIMO PIANO

## Toti ai privati: 'Sul Nautico portateci un piano condiviso'

MASSIMO MIKELLA

«CALENDA è stato chiaro, sono pronto a finanziare il Nautico, ma a due condizioni, che sia a Genova e che resti internazionale. Dobbiamo muoverci attorno a questo ragionamento».

SEGUE A PAGINA IV

# Toti: '4 milioni dal governo se Genova resta centrale'

“Una nuova società gestirà l'evento enti in maggioranza e privati alleati”

- DALLA PRIMA DI CRONACA

**G**IOVANNI Toti, presidente della Regione, è ad Ameglia, dove insieme all'assessore Giacomo Gianpedrone ha incontrato gli operatori della nautica intervenuti alla presentazione della nuova disciplina Iva agevolata nel Marina Resort. La Regione, che intende creare un marchio degli operatori della nautica del Magra, ha appena inserito proprio la nautica fra i quattro pilastri del rilancio dell'economia ligure.

Difficile pensare che questo possa avvenire senza un Nautico forte, non trova presidente?

«Senta, il governo è pronto a mettere 4 milioni nelle prossime due edizioni del Nautico, ma vuole che sia a Genova e che sia internazionale. Quindi dobbiamo creare le condizioni perché questo avvenga ora e in futuro».

E come pensare di muovervi?

«Stiamo lavorando alla creazione di una newco di diritto privato ma a maggioranza pubblica, in cui sono presenti Regione tramite Filse, Comune e Camera di Commercio, e in minoranza le due associazioni, Ucina e Nautica Italiana. Andrebbe creata dal ramo d'azienda Fiera in liquidazione proprio con la missione della gestione dello sviluppo nautico. Il resto dovrebbe transitare alla Porto Antico».

Oggi però il Salone è organizzato dal Saloni Nautici, 100 per cento Ucina.

«Se nella newco ci sono già le due associazioni e la missione è occuparsi di nautica, è chiaro che ingloberà anche i Saloni Nautici, che peraltro fa solo litigare. Toccherà a Ucina e Nautica Italiana presentare un format condiviso dell'evento. Noi enti pubblici, che abbiamo la maggioranza, metteremo a disposizione la concessione delle due darsene, tocca ai privati mettere a punto un format per gli

anni venire. Su questo schema è perfettamente d'accordo anche il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda».

Sul ruolo di Genova nessun dubbio?

«Massima condivisione anche su questo, fra governo e regione».

E con Fiera Milano alleata con Nautica Italiana come la vedete?

«Fiera Milano può benissimo proporsi come socio industriale, ha un know how che può essere prezioso, se serve può anche affiancare le due associazioni nella definizione del nuovo format e possono nascere tante altre inizia-

tive. Non vediamo tutto come alternativo a Genova. Genova è la sede del Salone Nautico, ma ci sono tantissimi eventi che possono essere complementari».

Ed dove, secondo lei?

«Io penso al Tigullio, a Portofino, per eventi più di nicchia, una vetrina delle supertop o eventi boutique».

Mettere d'accordo Ucina e

Nautica Italiana non sembra così facile, però.

«Guardi, non è che personaggi influenti delle due associazioni non si parlino, anzi. Dialogano».

Se la sente di fare qualche nome?

«Persone di buon senso, come Perotti (l'ex presidente Ucina n.d.r.) e Tacoli (presidente Nautica Italiana n.d.r.) dialogano. E un personaggio come Beniamino Gavio mi pare sostanzialmente neutrale. Ma non è una questione di nomi, mi creda, quanto di volontà. Io credo che mettersi d'accordo su una cosa seria come il Salone Nautico sia quanto mai opportuna per tutti, gli operatori, ma anche l'economia e il territorio. Pensiamo alla vendita dei prodotti, alla promozione, alle tante iniziative parallele che possono nascere. I privati hanno adesso una grande opportunità: gli enti pubblici sono pronti ad accogliere un format condiviso da

- segue

loro che ribadisca la centralità di Genova e ridia maggiore forza all'evento. Ci sono soldi pubblici e area in concessione, Ucina e Nautica Italiana facciano la loro parte».

*(massimo minella)*

10/09/2015 09:00

“Ingloberemo i Saloni Nautici, che la solo litigare, il format arriverà dalle due associazioni”



#### LE TAPPE

##### L'EVENTO

Dal 20 al 25 settembre è in programma la cinquantaseiesima edizione del Salone Internazionale di Genova

##### L'IMPEGNO

Il governo si è impegnato a investire nel Salone di Genova circa quattro milioni di euro nei prossimi due anni

##### LA RICHIESTA

Come condizioni il ministro Calenda ha chiesto che l'evento resti a Genova e che mantenga il suo status di internazionale



# La sfida del porto dopo Pettorino Signorini in pole

> L'ammiraglio promosso "ispettore"  
Dopo 22 anni la nuova legge dei moli  
[redacted] pronto il candidato di Toti

MASSIMO MINELLA

È un po' come le stelle Michelin. Si danno a pochissimi cuochi e stando ben attenti ad aumentare. Ora, però, fra i quattro ammiragli ispettori d'Italia che potranno fregiarsi delle "due stelle" c'è anche Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di Porto di Genova e dallo scorso novembre commissario [redacted] il ricano

scimento che consolida la leadership nazionale dell'uomo che per due anni, prima di arrivare alla guida di Genova, ha governato le azioni di soccorso nello stretto di Sicilia nell'operazione "Mare Nostrum", sarebbe forse anche passato inosservato se il riconoscimento affidato alla persona non fosse automaticamente esteso anche alla Capitaneria che lo stesso comanda.

SEGUE A PAGINA 11

## Ammiraglio a 2 stelle Pettorino promosso ma Signorini è pronto

Il commissario del porto avanza nella carriera militare Venerdì arriva la legge e si accelera per la presidenza

«SEGUI DALLA PRIMA PAGINA»  
MASSIMO MINELLA

COSÌ sul palazzo dell'Expo sede della Capitaneria di Genova, da qualche giorno si agita al vento una bandiera con due stelle a testimoniare che lì al comando c'è un "ammiraglio ispettore". Nella gerar-

chia militare che riguarda le Capitanerie l'unico a potersi fregiare delle "tre stelle" è il comandante generale di tutto il corpo. Incarico ricoperto oggi da Vincenzo Meloni, già a capo di Genova, succeduto a Felicio Angrisano, a sua volta al timone della stessa Capitaneria. Non è un segreto, succede da

tempo, che dopo aver guidato la più importante Capitaneria d'Italia l'ammiraglio finisce la sua carriera alla testa di tutto il corpo, a Roma. Probabile che accada la stessa cosa anche per Pettorino. Ma questo è un tema che potrà essere affrontato più avanti. Al momento, infatti, Giovanni Pettorino continua con il

suo doppio incarico genovese, fra Guardia Costiera, di cui è comandante, e [redacted] di cui è commissario. Il doppio lavoro, che va avanti da novembre, dovrebbe però ormai essere agli sgoccioli, con comprensibile soddisfazione del diretto interessato che intende concentrarsi su una Capitaneria che ha

## - segue

confini regionali (tutta la Liguria) e competenza che sulla sicurezza della filiera alimentare si spingono fino al Lago Maggiore. Non che da novembre il porto sia rimasto fermo, ha sempre sostenuto Pettorino, che è riuscito pure a dare continuità agli

organismi di governo dello scalo, un nuovo comitato portuale, un nuovo segretario (Sandro Carena, facente funzioni, al posto di Titta D'Asto), per evitare soprattutto di dover restare da solo con i revisori dei conti. Il fatto è che la legge di riforma della governance delle autorità portuali è prossima alla sua definitiva approvazione. Venerdì 22 luglio, salvo imprevisti dell'ultima ora, il testo dovrebbe essere approvato all'interno della riforma della Pubblica Amministrazione (legge Modia). Poi, il tempo della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e la partita sarà chiusa con l'archiviazione delle precedenti leggi di riforma, la 84 del 1994, almeno per la parte che riguarda il governo degli enti (per il "lavoro" si ripartirà a settembre con la definizione di un nuovo testo). Approvata la legge, si cercherà di stringere i tempi per la nomina dei board e la scelta dei presidenti delle

nuove autorità di sistema. Gli enti sono 15 o il presidente viene scelto dall'intesa fra ministro e presidente della Regione. Che accadrà a Genova? Tutto fa pensare che, alla fine, possa davvero essere l'attuale segretario generale della Regione Liguria Paolo Emilio Signorini il primo presidente dell'autorità del Mar Ligure Occidentale che nascerà dall'integrazione fra gli scali di Genova e Savona. Se infatti il presidente della Regione Giovanni Toti e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio troveranno l'intesa su Signorini, allora il governatore (soddisfatto per la scelta) farà cadere l'opzione della deroga che può tenere

fino a tre anni in attesa il porto di Savona. Sul campo restano sempre altre opzioni, ma è quella di Signorini, un tecnico già dirigente del Mit, la più probabile. Delrio non ha mai fatto mistero di non gradire soluzioni politiche (e questo potrebbe frenare la corsa di Sandro Biasotti, sostenuto da oltre un anno da Toti). D'altra parte, Delrio punta anche a una scelta condivisa con i territori e sa che Toti negherebbe l'intesa a candidature riconducibili al centrosinistra (come quella di Ariel Dello

Strologo, sostenuta da Doris). Signorini potrebbe rappresentare un compromesso fra tutte le istanze. Magari aprendo la strada per il ruolo di segretario generale a un personaggio come Sandro Carena, oggi tornato "facente funzioni" in questo incarico a Genova, sostenuto dalla comunità portuale per la sua esperienza e competenza.

GIORGIO NERI/ANSA



Giovanni Pettorino



**CAMBIO DELLA BANDIERA**  
Sul palazzo della Capitaneria di Porto è stata cambiata la bandiera da una a due stelle per la nomina di Pettorino ad ammiraglio ispettore



## Genova, addio per sempre al carbone in porto / IL CASO

Genova - Arriverà in settimana l'ultima nave destinata alla centrale Enel prima della chiusura.

Genova - Nel 1900, le banchine genovesi ricevevano due milioni di tonnellate di carbone. La prossima settimana, la nave "Interlink Veracity" consegnerà al Terminal Rinfuse le ultime 20 mila tonnellate di combustibile destinate alla centrale Enel del porto. Trasmesso l'ultimo watt di energia, l'azienda di Stato inizierà lo smantellamento dell'area, per riconsegnarla al demanio. In base agli accordi, tutto dovrà tornare come al 1929, quando venne inaugurata la centrale - allora utilizzata per alimentare esclusivamente gli impianti portuali. **Rimarrà solo il corpo centrale, sotto vincolo dei Beni culturali, con buone probabilità di diventare un altro Hennebique, una rovina su cui per i prossimi decenni la città potrà interrogarsi a proposito di una sua possibile destinazione d'uso.**

Dopo la "Interlink", il porto di Genova terminerà di movimentare carbone. In termini di salute umana e dell'ambiente, è un'ottima notizia. In termini storici, si chiude un'epoca: se oggi la metà dei traffici del porto è costituita dal greggio, **fino al secondo dopoguerra questa quota era coperta proprio dal carbone.**

\*\*\*

## - segue

---

A inizio '900, dei 7.000 lavoratori avviati quotidianamente al lavoro di banchina, 3.500 erano *carbuné*, divisi in *facchini*, *coffinanti*, *scaricatori*, *pesatori*. Le navi in arrivo dal Germania e Gran Bretagna affollavano la rada del porto, il carbone - **scrive Pierfrancesco Pellizzetti in un saggio del 2000, Ragnatela di mare** - era scaricato mediante *chiatta*, stipato in *coffe* (ceste) da 150 chili l'una, portate a spalla dai *facchini* lungo *scalandroni*, *assi sospese* larghe 30 centimetri. Ogni giorno si caricavano 350-400 vagoni ferroviari destinati ad alimentare le industrie del Nord Italia, la giornata nella stagione mite arrivava a 14 ore, con paghe tra le due e le cinque lire. Quando sotto l'azione di Gino Murialdi i lavoratori del carbone ottennero la loro prima casa in porto, una delle prime conquiste furono le *docce*, che portavano via la *fuliggine* di giornata.

Il carbone, del quale industria e trasporti dell'epoca non potevano fare a meno, fu lo strumento attraverso cui i portuali poterono riscattarsi, lottando contro il caporalato, ottenendo potere negoziale verso la committenza, organizzandosi in lega per la prima volta nel 1892, dividendosi in cooperative, riunendosi in compagnia durante il fascismo, **riformandosi sotto il nome di "Pietro Chiesa" nel dopoguerra.** I riferimenti politici furono l'avvocato **Murialdi e Chiesa**, primo operaio in Parlamento e fondatore de *Il Lavoro*, due socialisti riformisti, uno organizzatore e l'altro tribuno dei *carbuné*, firmatario del primo contratto collettivo della categoria.

Gli ultimi elevatori a traliccio su Ponte Rubattino vennero abbattuti dopo la tromba d'aria del 1994, nella quale morì il gruista Armando Pinelli. Il Terminal Rinfuse rimase con le gru che si vedono oggi, e che hanno una quarantina d'anni di attività.

\*\*\*

Oggi la Compagnia ha 30 soci lavoratori, con stipendio da 600 a 1.200 euro al mese, senza indennità di mancato avviamento. Il carbone serviva solo più alla centrale Enel, ma sul Terminal (il cui ultimo proprietario, il gruppo Ascheri, è in concordato preventivo) arriva o potrebbe arrivare ancora *petcoke*, *clinker* e *ceneri* per i cementifici, *sabbie varie* per la produzione di *piastrelle*, *silicio* per l'*hi-tech*, **sale quando d'inverno il gelo copre strade e autostrade.**

## - segue

---

«Abbiamo vissuto la crisi globale delle rinfuse, quella nazionale dell'industria e quella locale del terminalista - commenta Tirreno Bianchi, da poco eletto console della Compagnia per l'ottava volta - per noi il futuro è buio, e finché nella riforma dei porti non si metterà mano al capitolo lavoro, difficilmente ci saranno soluzioni. Certo il porto non può rinunciare alle rinfuse, non si può pensare di vivere di solo container». **Mai stato un mestiere tranquillo, quello del carboné.**



# «Ma la città rimane una capitale dello shipping» / INTERVISTA

Repetto: «La fine della centrale Enel non è una sconfitta: tutti sapevamo che sarebbe successo, ora serve guardare avanti».

Genova - «Bisogna guardare avanti, senza piangersi addosso. Finisce l'epoca del carbone, è vero. Ma questa rimane una città con potenzialità enormi: è da quest'idea che dobbiamo ripartire, perché lamentarsi e basta non serve a nulla, e alla lunga può diventare controproducente». **Pietro Repetto è l'armatore che sta per portare a Genova l'ultima nave destinata alla centrale Enel.** Da lui, in questo momento, ti aspetteresti un atto d'accusa nei confronti della "città matrigna". Invece Repetto, general manager della compagnia Levantina Bulk, tre navi di proprietà e una quarta in arrivo, preferisce guardare in faccia la realtà: «La chiusura della centrale non è certo una novità - spiega -: sarebbe singolare, oggi, dichiararsi stupiti. Un danno anche per noi? Guardi, in questo preciso momento abbiamo una nave a Civitavecchia, una a Brindisi e una in arrivo a Ravenna. Il lavoro per fortuna non ci manca. In due anni abbiamo movimentato 4 milioni e mezzo di tonnellate, il 50% in Italia. Solo nei tre porti liguri abbiamo portato una ventina di navi. Lavoriamo per gruppi come Enel e per le più grandi cementerie del Paese: oggi in questo settore nessuno batte il Mediterraneo più di noi. È per questo che dico: non fermiamoci, guardiamo avanti. **Genova è tutt'altro che morta**».

\*\*\*

## - segue

---

**Levantina Bulk, di cui Rocco Pavincic è direttore, è una compagnia giovane:** «L'abbiamo fondata nel 2013 – racconta Repetto – e fin dall'inizio in molti ci hanno proposto di portare la sede a Montecarlo, o a Lugano. Ci siamo rifiutati: è troppo facile andare a lavorare dove si pagano poche tasse, noi preferiamo essere presenti sul territorio. Abbiamo creato quest'azienda in un contesto economico drammatico, sulle ceneri di una professione che a Genova è quasi scomparsa, fra lo scetticismo di tutti. Eppure i risultati sono arrivati. E sa perché? **Perché quella di Genova è la storia di una grande città mercantile e marinara, anche se troppo spesso ce ne dimentichiamo.** Lo dimostra proprio il caso della Interlink Veracity, la nave che porterà l'ultimo carico destinato alla centrale Enel: è stata fissata da un broker genovese, è "agenziata" da una società genovese (la Medmar Tramp diretta da Guido Luigi Carbone, ndr), è operata da un armatore genovese ed è assicurata da un'azienda genovese. Tutto questo non può essere casuale. La verità è che nello shipping è vietata l'improvvisazione. Si vive perennemente nel rischio, è una continua sfida al mercato. E' qualcosa di peggio della Borsa: nel nostro settore o vinci o perdi, non esistono vie di mezzo. E la reputazione è tutto: quando lavori con Enel, o con le più importanti raffinerie americane, devi garantire un livello di prestazioni di primissimo piano. Altrimenti sei fuori».

\*\*\*

La chiusura della centrale avrà, però, un effetto pesante sull'occupazione. «Il mio auspicio è che per i dipendenti del terminal rinfuse possa essere trovata una soluzione in tempi rapidi – conclude Repetto - **Per i lavoratori della compagnia Pietro Chiesa, invece, mi pare che ci sia già un accordo con la Culmv».**

INTORNO A QUESTA MERCE, OGGI MARGINALE, SI FORMÒ LA COSCIENZA DI CLASSE SULLE BANCHINE

## Genova, addio per sempre al carbone in porto

Arriverà in settimana l'ultima nave destinata alla centrale Enel prima della chiusura

### IL CASO

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Nel 1900, le banchine genovesi ricevevano due milioni di tonnellate di carbone. La prossima settimana, la nave "Interlink Veracity" consegnerà al Terminal Rinfuse le ultime 20 mila tonnellate di combustibile destinate alla centrale Enel del porto. Tramesso l'ultimo watt di energia, l'azienda di Stato inizierà lo smantellamento dell'area, per riconsegnarla al demanio. In base agli accordi, tutto dovrà tornare come al 1929, quando venne inaugurata la centrale - allora utilizzata per alimentare esclusivamente gli impianti portuali. Rimarrà solo il corpo centrale, sotto vincolo dei Beni culturali, con buone probabilità di diventare un altro Hennebique, una rovina su cui per i prossimi decenni la città potrà interrogarsi a proposito di una sua possibile destinazione d'uso.

Dopo la "Interlink", il porto di Genova terminerà di movimentare carbone. In termini di salute umana e dell'ambiente, è un'ottima notizia. In termini storici, si chiude un'epoca: se oggi la metà dei traffici del porto è costituita dal greggio, fino al secondo dopoguerra questa quota era coperta proprio dal carbone.

A inizio '900, dei 7.000 lavoratori avviati quotidianamente al lavoro di banchina, 3.500 erano *carbuné*, divisi in facchini, coffinanti, scaricatori, pesatori. Le navi in arrivo dal Germania e Gran Bretagna affollavano la rada del porto, il carbone - scrive Pierfrancesco Pellizzetti in un saggio del 2000, *Ragnatela di mare* - era

scaricato mediante chiatta, stipato in coffe (ceste) da 150 chili l'una, portate a spalla dai facchini lungo scalandroni, assi sospese larghe 30 centimetri. Ogni giorno si caricavano 350-400 vagoni ferroviari destinati ad alimentare le industrie del Nord Italia, la giornata nella stagione mite arrivava a 14 ore, con paghe tra le due e le cinque lire. Quando sotto l'azione di Gino Murialdi i lavoratori del carbone ottennero la loro prima casa in porto, una delle prime conquiste furono le docce, che portavano via la fuliggine di giornata.

Il carbone, del quale industria e trasporti dell'epoca non potevano fare a meno, fu lo strumento attraverso cui i portuali poterono riscattarsi,

lottando contro il caporalato, ottenendo potere negoziale verso la committenza, organizzandosi in lega per la prima volta nel 1892, dividendosi in cooperative, riunendosi in compagnia durante il fascismo, riformandosi sotto il nome di "Pietro Chiesa" nel do-

poguerra. I riferimenti politici furono l'avvocato Murialdi e Chiesa, primo operaio in Parlamento, due socialisti riformisti, uno organizzatore e l'altro tribuno dei *carbuné*, firmatario del primo contratto collettivo della categoria.

Gli ultimi elevatori a traliccio su Ponte Rubattino venne-

ro abbattuti dopo la tromba d'aria del 1994, nella quale morì il gruista Armando Pinelli. Il Terminal Rinfuse rimase con le gru che si vedono oggi, e che hanno una quarantina d'anni di attività.

Oggi la Compagnia ha 30 soci lavoratori, con stipendio da 600 a 1.200 euro al mese, sen-

za indennità di mancato avviamento.

Il carbone serviva solo più alla centrale Enel, ma sul Terminal (il cui ultimo proprietario, il gruppo Ascheri, è in concordato preventivo) arriva o potrebbe arrivare ancora petcoke, clinker e ceneri per i cementifici, sabbie varie per la produzione di piastrelle, silicio per l'hi-tech, sale quando d'inverno il gelo copre strade e autostrade.

«Abbiamo vissuto la crisi globale delle rinfuse, quella nazionale dell'industria e quella locale del terminalista - commenta Tirreno Bianchi, da poco eletto console della Compagnia per l'ottava volta - per noi il futuro è buio, e finché nella riforma dei porti non si metterà mano al capitolo lavoro, difficilmente ci saranno soluzioni. Certo il porto non può rinunciare alle rinfuse, non si può pensare di vivere di solo container». Mai stato un mestiere tranquillo, quello del *carbuné*.

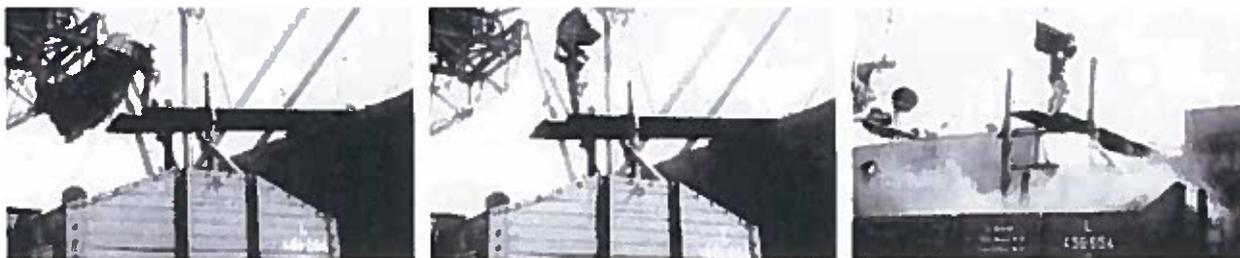
quarati@ilsecolo XIX.it

© BY NC ND AL CL NI OI HT "RISERVA 1

### METAMORFOSI

A inizio Novecento i *carbuné* erano 3.500, oggi i soci della Pietro Chiesa sono una trentina

- segue



Tre fasi dello scarico manuale in banchina: la colla (Diro e TSO CMT) in questo caso viene rovesciata direttamente da nave a vagone. Il portuale è in bilico sotto scatastroso



PARLA L'ARMATORE DELLA NAVE "INTERLINK VERACITY"

## «Ma la città rimane una capitale dello shipping»

Repetto: «Non è una sconfitta: tutti sapevamo che sarebbe successo, ora serve guardare avanti»

**GENOVA.** «Bisogna guardare avanti, senza piangersi addosso. Finisce l'epoca del carbone, è vero. Ma questa rimane una città con potenzialità enormi: è da quest'idea che dobbiamo ripartire, perché lamentarsi e basta non serve a nulla, e alla lunga può diventare controproducente».

Pietro Repetto è l'armatore che sta per portare a Genova l'ultima nave destinata alla centrale Enel. Da lui, in questo momento, ti aspetteresti un atto d'accusa nei confronti della "città matrigna". Invece Repetto, general manager della compagnia Levantina Bulk, tre navi di proprietà e una quarta in arrivo, preferisce guardare in faccia la realtà: «La chiusura della centrale non è certo una novità - spiega -: sarebbe singolare, oggi, dichiararsi stupiti. Un danno anche per noi? Guardi, in questo preciso momento abbiamo una nave a Civitavecchia, una a Brindisi e una in arrivo a Ravenna. Il lavoro per fortuna non ci manca. In due anni abbiamo movimentato 4 milioni e mezzo di tonnellate, il 50% in Italia. Solo nei tre porti liguri abbiamo portato una ventina

di navi. Lavoriamo per gruppi come Enel e per le più grandi cementerie del Paese: oggi in questo settore nessuno batte il Mediterraneo più di noi. È per questo che dico: non fermiamoci, guardiamo avanti. Genova è tutt'altro che morta».

Levantina Bulk, di cui Rocco Pavincic è direttore, è una compagnia giovane: «L'abbiamo fondata nel 2013 - racconta Repetto - e fin dall'inizio in

molti ci hanno proposto di portare la sede a Montecarlo, o a Lugano. Ci siamo rifiutati: è troppo facile andare a lavorare dove si pagano poche tasse,

noi preferiamo essere presenti sul territorio. Abbiamo creato quest'azienda in un contesto economico drammatico, sulle ceneri di una professione che a Genova è quasi scomparsa, fra lo scetticismo di tutti. Eppure i risultati sono arrivati. E sa perché? Perché quella di Genova è la storia di una grande città mercantile e marinara, anche se troppo spesso ce ne dimentichiamo. Lo dimostra proprio il caso della Interlink Veracity, la nave che porterà l'ultimo carico desti-

nato alla centrale Enel: è stata fissata da un broker genovese, è "agenziata" da una società genovese (la Medmar Tramp diretta da Guido Luigi Carbone, ndr), è operata da un armatore genovese ed è assicurata da un'azienda genovese. Tutto questo non può essere casuale. La verità è che nello shipping è vietata l'improvvisazione. Si vive perennemente nel rischio, è una continua sfida al mercato. È qualcosa di peggio della Borsa: nel nostro settore o vinci o perdi, non esistono vie di mezzo. E la reputazione è tutto: quando lavori con Enel, o con le più importanti raffinerie americane, devi garantire un livello di prestazioni di primissimo piano. Altrimenti sei fuori».

La chiusura della centrale avrà, però, un effetto pesante sull'occupazione. «Il mio auspicio è che per i dipendenti del terminal rinfuse possa essere trovata una soluzione in tempi rapidi - conclude Repetto - Per i lavoratori della compagnia Pietro Chiesa, invece, mi pare che ci sia già un accordo con la Culmv».

FRANCESCO FERRARI/IL SECOLO XIX.IT  
© BY NORD/ALCANTARA/DIRITTI RISERVATI

### RADICAMENTO

«Molti ci hanno proposto di portare la sede a Lugano o Montecarlo. Ci siamo rifiutati, rimaniamo qui»





## «Ente Bacini, servono investimenti»

Genova - Trenta navi refittate nei cinque bacini di carenaggio e vasche occupate per il 75%. Sono questi, secondo il sindacato, i numeri più che positivi, e relativi all'anno in corso, per le riparazioni navali nel porto di Genova. Cifre che riguardano Ente Bacini, la società che gestisce l'intera area

**Genova - Trenta navi refittate nei cinque bacini di carenaggio e vasche occupate** per il 75%. Sono questi, secondo il sindacato, i numeri più che positivi, e relativi all'anno in corso, per le riparazioni navali nel porto di Genova. Cifre che riguardano Ente Bacini, la società che gestisce l'intera area e che presto verrà privatizzata dall'Autorità portuale.

«**Vogliamo precisare che il lavoro non manca** - spiega Ettore Torzetti della Fit-Cisl - e che Ente Bacini è una società sana, che ha un bilancio in attivo e non può essere definita come una realtà in crisi. Certo, servono investimenti per migliorare la condizione delle cinque vasche di carenaggio, ma questo settore ha molti margini di sviluppo». Nei giorni scorsi, i circa 30 dipendenti di Ente Bacini hanno organizzato un'assemblea alla quale hanno partecipato anche i sindacati. «Tra i lavoratori c'è preoccupazione - sottolinea Enrico Poggi della Filt-Cgil - visto che nel prossimo comitato portuale si discuterà probabilmente della privatizzazione della società, ma ancora non ci sono certezze». «Proprio per questo motivo - aggiunge Roberto Gulli della Ultrasporti - chiediamo a Palazzo San Giorgio di trovare un soggetto che garantisca l'occupazione ma allo stesso tempo si impegni a fare gli investimenti necessari per consentire una modernizzazione dell'intera area».

I

## - segue

---

**soggetti che nei mesi scorsi hanno manifestato il proprio interesse per la struttura** sono Fincantieri, Genova Industrie Navali (Gin), Amico & Co e G.M.G. General Montaggi Genovesi. Ma le cose potrebbero cambiare, perchè la gara sarà aperta anche a gruppi industriali che ancora non si sono fatti avanti. Non solo: i vertici di Genova Industrie Navali, Marco Bisagno e Ferdinando Garrè, hanno recentemente lanciato un ultimatum a politici e istituzioni genovesi chiedendo una visione chiara, entro la fine dell'anno, per il futuro della cantieristica nel capoluogo ligure, altrimenti andranno a investire altrove, e cioè a Marsiglia e Piombino, dove già operano. C'è di più: secondo fonti vicine al dossier, le quote di Ente Bacini saranno cedute per circa un milione di euro. Una cifra che Bisagno, presidente di Gin, ha definito «un prezzo folle».

RIPARAZIONI NAVALI A GENOVA. IL SINDACATO CHIEDE GARANZIE IN VISTA DELLA PRIVATIZZAZIONE

## «Ente Bacini, servono investimenti»

Torzetti (Cisl): «Il lavoro c'è, in un anno refit su 30 navi. Ma occorre innovare»

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Trenta navi refittate nei cinque bacini di carenaggio e vasche occupate per il 75%. Sono questi, secondo il sindacato, i numeri più che positivi, e relativi all'anno in corso, per le riparazioni navali nel porto di Genova. Cifre che riguardano Ente Bacini, la società che gestisce l'intera area e che presto verrà privatizzata.

«Vogliamo precisare che il lavoro non manca - spiega Ettore Torzetti della Fit-Cisl - e che Ente Bacini è una società sana, che ha un bilancio in attivo e non può essere definita come una realtà in crisi. Certo, servono investimenti

per migliorare la condizione delle cinque vasche di carenaggio, ma questo settore ha molti margini di sviluppo».

Nei giorni scorsi, i circa 30 dipendenti di Ente Bacini hanno organizzato un'assemblea alla quale hanno partecipato anche i sindacati. «Tra i lavoratori c'è preoccupazione - sottolinea Enrico Poggi della Filt-Cgil - visto che nel prossimo comitato portuale si discuterà probabilmente della privatizzazione della società, ma ancora non ci sono certezze». «Proprio per questo motivo - aggiunge Roberto Gulli della Uiltrasporti - chiediamo a Palazzo San Giorgio di trovare un soggetto che garantisca l'occupazione ma allo stesso

tempo si impegni a fare gli investimenti necessari per consentire una modernizzazione dell'intera area».

I soggetti che nei mesi scorsi hanno manifestato il proprio interesse per la struttura sono Fincantieri,

Genova Industrie Navali (Gin), Amico & Co e G.M.G. General Montaggi Genovesi. Ma le cose potrebbero cambiare, perché la gara sarà aperta anche a gruppi indu-

striali che ancora non si sono fatti avanti. Non solo: i vertici di Genova Industrie Navali, Marco Bisagno e Ferdinando Carrè, hanno recentemente lanciato un ultimatum a politici e istituzioni genovesi chiedendo una visione chiara, entro la fine dell'anno, per il futuro della cantieristica nel capoluogo ligure, altrimenti andranno a investire altrove, e cioè a Marsiglia e Piombino, dove già operano. C'è di più: secondo fonti vicine al dossier, le quote di Ente Bacini saranno cedute per circa un milione di euro. Una cifra che Bisagno, presidente di Gin, ha definito «un prezzo folle».

[www.themediterranean.com](http://www.themediterranean.com)



Uno dei bacini di carenaggio nel porto di Genova

PANBIANCHI

# La Gazzetta Marittima

---

## Demolizioni navali, anche i genovesi adesso puntano forte su Piombino

**Nel porto toscano ci sono spazi e tempi adatti alle esigenze del business e le normative europee stanno diventando stringenti – L'alleanza con i livornesi del gruppo Neri**



GENOVA - Demolizioni navali e refitting sono uno dei business del prossimo futuro anche per l'Italia, quando le normative europee renderanno impossibile agli armatori con le bandiere comunitarie mandare a distruggere le vecchie navi sulle spiagge del Bangladesh, come testimonia l'impressionante fotografia qui a fianco. E' da tempo che si parla di un grande e modernissimo centro per le demolizioni navali e la bonifica dall'amianto delle vecchie navi in quel di Piombino, dove sono ormai disponibili sia spazi che professionalità.

Adesso arriva proprio da Genova un messaggio ultimativo dalla holding GIN: se non ci saranno precisi impegni anche sui tempi rapidi sulla privatizzazione dei bacini di carenaggio e sul Blue Print, ovvero il nuovo waterfront disegnato da Renzo Piano con più spazi per i cantieri navali, tutta la produzione di GIN sarà delocalizzata, in parte a Marsiglia – dove già la holding gestisce un grande bacino di carenaggio – e in parte ancora maggiore a Piombino. Marco Bisagno, presidente di Genova Industrie Navali (GIN) e il suo amministratore delegato Ferdinando Garrè, sono stati chiari: hanno bisogno di spazi e hanno bisogno di garanzie sui tempi. Su Piombino entrambe queste richieste hanno già risposte positive: l'accordo di GIN con il gruppo Neri per il grande polo tirrenico delle demolizioni navali è cosa fatta e il dinamismo di Luciano Guerrieri, commissario dell'Autorità portuale locale, è una garanzia che i tempi promessi saranno rispettati. Non si tratta di valori minimali. La produzione di GIN e delle sue controllate – è stato recentemente confermato – è di circa 200 milioni di euro all'anno. Gli investimenti programmati su Piombino ammontano ad oggi a 13 milioni di euro e altri 5 milioni riguardano Marsiglia. Di GIN fanno parte, come noto, due importanti realtà cantieristiche genovesi: i cantieri San Giorgio del porto e i cantieri Mariotti. L'alleanza con il potente gruppo Neri di Livorno, che già opera da tempo su Piombino, chiude il cerchio di una potenzialità tra le più importanti del Mediterraneo.

TERRORISMO, IL VERTICE IN PREFETTURA

# Allerta massima in città «Ma in porto è controllata soltanto un'auto su dieci»

Grande attenzione in aeroporto e in tutte le stazioni. La falla è al terminal traghetti: «Poco tempo per verificare tutti i mezzi»

TOMMASO FREGATTI

NEL GERGO tecnico viene definito livello 2. In termini di prevenzione è considerata l'allerta massima. Può salire di un gradino, a livello 3, solo quando si diventa bersaglio di un vero e proprio attentato terroristico.

Da ieri mattina - dopo la strage di Nizza avvenuta nella serata di giovedì - a Genova è scattata l'allerta 2. E dalle sei del mattino aeroporto, stazioni ferroviarie e porto di Genova e tutti gli obiettivi sensibili sono blindati. A confermare la massima attenzione, scattata in maniera automatica, è stato un vertice straordinario che si è tenuto ieri mattina in prefettura e al quale hanno partecipato tutti i massimi esponenti delle istituzioni.

Più controlli, più verifiche, presenza costante di presidi di carabinieri e poliziotti. E però in quel sistema che promette ai genovesi che si mettono in viaggio più sicurezza c'è una falla decisamente inquietante. E che non fa certo dormire sonni tranquilli ai vertici delle forze dell'ordine genovesi. Stiamo parlando dei traghetti da molti considerati una sorta di anello debole della catena dei control-

li. Perché se all'interno dello scalo Cristoforo Colombo o alla Stazione Marittima dove arrivano e ripartono le navi da crociera vengono svolte indagini capillari su passeggeri, valigie e documenti anche con l'utilizzo di scanner e altre attrezzature sofisticate, al Terminal Traghetti l'attenzione è, invece, certamente minore. «Andrebbe fatta una profonda riflessione - spiega a *Il Secolo XIX* una qualificata fonte investigativa - su come vengono svolti i controlli sui traghetti in partenza dal porto di Genova. E dovrebbe coinvolgere non solo le forze dell'ordine ma anche le compagnie di navigazione che dovrebbe costringere i passeggeri ad arrivare prima all'imbarco».

### Zero controlli per le isole

All'interno dello scalo genovese - dove operano polizia marittima e capitaneria di porto - ci sono due tipi di controlli ben differenziati tra loro. Il primo riguarda i traghetti che partono per Sardegna, Corsica, e Sicilia. Le ispezioni su queste navi sono decisamente meno minuziose, attente. Non c'è quasi mai un controllo dei documenti e per

salire a bordo è sufficiente esibire un titolo di viaggio nominale che tra l'altro viene

fornito e indicato alla compagnia dallo stesso viaggiatore. Assente, invece, (salvo sporadici episodi) il controllo sui bagagli o sulle autovetture che salgono sulle navi senza alcun genere di accertamento o ispezione. In pratica è come salire su un treno. Basta il biglietto. Per quanto riguarda, invece, i traghetti che salpano o arrivano dal Nord Africa (Tunisia e Marocco) la procedura è leggermente diversa: controlli su tutti i documenti dei viaggiatori, ma *asport* sulle autovetture. «Quante ne vengono controllate in ingresso o in partenza? Il dieci per cento

è una stima ottimistica», prosegue la fonte investigativa che opera proprio all'interno dello scalo genovese.

### Rischio terrorismo

Non sarebbe dunque difficile in astratto per un terrorista in fuga lasciare il paese nascosto in un furgone che si imbarca su uno di questi traghetti. op-

pure far passare un carico di armi. E ancora in queste condizioni c'è il forte rischio che si possa anche pianificare addirittura un eventuale attacco.

«Occorre cambiare modo di operare in questa parte del porto se si vuole maggiore si-

curezza - precisa la fonte investigativa - le compagnie di

navigazione dovrebbero venire incontro all'esigenza dei controlli e sostare più tempo negli scali controllando in maniera più capillare tutti i passeggeri che dovrebbero presentarsi all'imbarca molto prima in termini di tempo». A questo proposito va ricordato come lo stesso scalo di Genova sia stato più volte ci-

tato dal C.a.s.a., il Comitato Analisi Strategica Antiterrorismo, come principale crocevia a livello nazionale del traffico d'armi. Da Genova, infatti, c'è il forte rischio che sia attraverso il traffico mercantile che quello passeggero possano transitare carichi di armi diretti magari in Francia o in paesi considerati a ri-

schio. È proprio fermare questi carichi di armi che arrivano in Italia via mare potrebbe essere un concreto segnale in una lotta al terrorismo che - anche alla luce di quanto accaduto giovedì a Nizza - sembra sempre più difficile da condurre.

fregata di il secolo 114 4

© BY NEND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## Come funziona negli scali

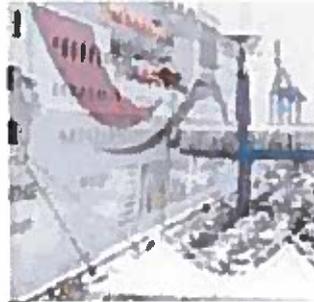
### NAVI PER LE ISOLE BASTA MOSTRARE IL BIGLIETTO

**SUI TRAGHETTI** che partono per Sardegna, Corsica e Sicilia non c'è quasi mai un controllo dei documenti e per salire a bordo è sufficiente esibire un titolo di viaggio. Assente, salvo sporadici episodi, il controllo sui bagagli o sulle auto che s'imbarcano



### PROCEDURA SPECIALE PER IL MAGHREB

**PER I TRAGHETTI** che arrivano dal Nord Africa, la procedura è leggermente diversa: controlli su tutti i documenti dei viaggiatori, a spot sulle automobili. Quante? Il 10 per cento, secondo fonti investigative, è una stima ottimistica



### CROCIERE E VOLI VERIFICHE PIÙ ACCURATE

**I CONTROLLI** più stringenti sono negli aeroporti e sulle navi da crociera, con la visione dei documenti di tutti i passeggeri, la coda davanti al metal detector e i bagagli passati uno ad uno sotto lo scanner prima di essere imbarcati



- segue



La bandiera francese esposta a Palazzo Ducale

# Informazioni Marittime

---

## La Spezia torna home port di Msc Crociere

A partire dall'estate 2017, in considerazione del nuovo terminal crociere alla Spezia, **Msc Crociere** incrementerà i propri investimenti sulla città ligure, tornando a utilizzare lo scalo anche per l'imbarco dei propri passeggeri e non solo per il transito.

La compagnia rende noto che alla Spezia i crocieristi si imbarcheranno ogni sabato su *Msc Orchestra*, che dal 29 aprile al 20 ottobre 2017 sarà impegnata in itinerari settimanali verso Genova, Cannes, Palma di Maiorca, Barcellona, Ajaccio e Civitavecchia.

Per il 2016, Msc Crociere prevede di movimentare nello scalo spezzino più di 110mila passeggeri, un numero destinato a crescere e rafforzarsi nel prossimo anno.





## Crociere: Msc torna alla Spezia nel 2017

L'annuncio di Forcieri dopo incontro con Vago

17 luglio, 08:27

(ANSA) - LA SPEZIA, 15 LUG - Tornano gli imbarchi Msc nel porto della Spezia dal 2017. Da tempo l'Autorità Portuale della Spezia stava lavorando per trovare l'accordo con la compagnia.

Ieri il presidente dell'Ap spezzina Lorenzo Forcieri ha incontrato nella sede Msc di Ginevra l'executive chairman Pierfrancesco Vago. "Anche MSC ci ha confermato la sua fiducia.

La Spezia si conferma dunque meta appetibile per i grandi armatori internazionali, non solo come porto di transito ma anche come porto di imbarco" ha detto Forcieri. Tra gli obiettivi per il futuro dello scalo crocieristico spezzino quello di entrare tra i primi dieci porti nel Mediterraneo in fatto di crociere nei prossimi anni, incrementando anche il potenziale di home port per imbarchi e sbarchi.

## Msc torna a La Spezia nel 2017



**LA SPEZIA** – Tornano gli imbarchi Msc nel porto della Spezia dal 2017. Da tempo l’Autorità Portuale della Spezia stava lavorando per trovare l’accordo con la compagnia.

Ieri il presidente dell’Ap spezzina Lorenzo Forcieri ha incontrato nella sede Msc di Ginevra l’executive chairman Pierfrancesco Vago. “Anche MSC ci ha confermato la sua fiducia.

La Spezia si conferma dunque meta appetibile per i grandi armatori internazionali, non solo come porto di transito ma anche come porto di imbarco” ha detto Forcieri. Tra gli obiettivi per il futuro dello scalo crocieristico spezzino quello di entrare tra i primi dieci porti nel Mediterraneo in fatto di crociere nei prossimi anni, incrementando anche il potenziale di home port per imbarchi e sbarchi.

**BRACCIO DI FERRO** BALLETTINO DI NUMERI TRA I DUE SCALI

## Msc contesa: Livorno-La Spezia

**IN ATTESA** che si definiscano le dichiarazioni d'impegno per la gara di privatizzazione della porto 2000, la "guerra delle crociere" tra Livorno e La Spezia va avanti a colpi di dichiarazioni incrociate. Da La Spezia è arrivato un comunicato trionfale che parla di ritorno in forze delle navi MSC sul suo terminal dopo il rallentamento che c'è stato in questa stagione. «Positivo incontro di ieri a Ginevra - dice la nota da La Spezia - nella sede di MSC del presidente dell' [redacted] della Spezia, Lorenzo Forcieri, con Pierfrancesco Vago. Dal 2017 le navi da crociera di MSC torneranno ad imbarcare nel porto della Spezia. Soddisfazione da parte di Forcieri: Anche MSC ci ha conferma-

to la sua fiducia. Ringrazio Pierfrancesco Vago che ha mantenuto le sue promesse. La Spezia si conferma dunque meta appetibile per i grandi armatori internazionali, non solo come porto di transito ma anche come porto di imbarco».

**FIN QUI** il comunicato spezzino, che sembrerebbe ipotizzare un ritorno "delle navi" MSC togliendo quindi qualche scalo di home port a Livorno. In realtà, da quello che abbiamo appreso dalla Porto 2000, La Spezia riavrà dalla prossima stagione più tocche della "MSC Orchestra", la nave che quest'anno ha rallentato la sua presenza nello scalo ligure, senza però togliere niente a Livor-

no dove sia quest'anno che l'anno prossimo scala e continuerà a scalare la "MSC Armonia" che imbarca i turisti sulle nostre banchine. Anzi per la stagione 2017 "armonia" dovrebbe fare almeno uno scalo in più a Livorno, per un totale di almeno 16.

**RIMANE** per Livorno il problema degli accosti, che sono distribuiti tra l'Alto fondale e il molo Italia lato nord, dove la Porto 2000 ha realizzato una tensiostruttura provvisoria per accogliere i turisti che arrivano per imbarcarsi. Soluzione di ripiego, in attesa che maturi il grande terminal previsto tra l'alto fondale e la cagala Orlando da liberare dai rifiuti.

A.F.

# Il Tirreno

---

DIVIETI E PROPOSTE

## Riaprite alla città l'accesso al porto

■ Il porto mediceo è stato da sempre, per la sua notevole estensione, la vicinanza al centro e la presenza di bellissimi siti storici, meta preferita dei livornesi e in questi ultimi tempi anche di turisti. Purtroppo stiamo assistendo ad un'interdizione di buona parte di esso, specificatamente della parte più frequentata costituita dal molo Elba e 64, aree demaniali date in concessione alla porto 2000 che giornalmente qui svolge operazioni legate all'imbarco e sbarco di navi da crociera e traghetti, e quindi soggette a normative di sicurezza. Certi che la fruizione di questo splendido luogo non possa essere in alcun modo di contrasto allo sviluppo di importanti e speriamo sempre più crescenti attività, quali quella ricettiva, chiediamo all'amministrazione che si attivi affinché sia possibile l'accesso a tali aree.

**Federazione Livornese  
di Rifondazione Comunista**

# La Gazzetta Marittima

---

## Livorno-Fujairah, un progetto

### **A breve una visita nello scalo labronico di esponenti del porto degli Emirati Arabi**

LIVORNO – Nasce l'autostrada del mare Livorno-Fujairah, negli Emirati Arabi. Una infrastruttura immateriale – dice una nota dell'agenzia Ansa – “che poggia su ingenti investimenti già attivati, parallelamente, nei due porti: a Livorno, per il nuovo progetto Darsena Europa; a Fujairah, per un grande terminal accanto alla “free-zone” già esistente e in un'area più sicura, nel sud della penisola emiratina, fuori dal Golfo Persico”.

La notizia è uscita dal Comune labronico, confermata dal sindaco Nogarin. Il collegamento con Fujairah “prende spinta dalle crescenti relazioni fra la città toscana e l'emirato. “Il Comune di Livorno – ha spiegato il sindaco Filippo Nogarin – promuove la costituzione di un ponte commerciale, un'autostrada del mare che colleghi il nostro porto con l'Emirato di Fujairah. È un'opportunità unica per lo sviluppo non solo del nostro porto, che speriamo possa diventare hub strategico per i traffici commerciali sull'asse oriente-occidente, ma anche per le imprese del territorio livornese”.

“La free-zone di Fujairah – ha aggiunto Nogarin – sta investendo ingenti capitali sul porto e intende avvalersi del know how delle numerose aziende livornesi che stanno portando avanti importanti progetti in termini di sostenibilità ambientale. Non possiamo farci scappare l'occasione di dare una dimensione internazionale alla nostra economia”.

Il 22 luglio prossimo ci sarà un incontro a Livorno tra intermediari dell'Emirato e imprese interessate ad affacciarsi su questo mercato. “L'idea – spiega l'avvocato Michele Sanfilippo, membro del Club Giuristi dell'Ambiente, e che ha elaborato analisi specifiche – nasce dagli studi sulle nuove tratte marittime e sulle interconnessioni fra la rete delle Autostrade del Mare, come disegnate nel contesto europeo, e le vie del mare che si stanno profilando sia nella penisola arabica che nell'Asia meridionale. “Abbiamo coinvolto Livorno – dice ancora l'avvocato Sanfilippo – perché è una delle realtà più dinamiche e sensibili al tema di autostrade del mare”. Su Fujairah gli Emirati Arabi stanno concentrando la loro logistica. Tra gli obiettivi, intercettare il traffico mercantile sulla rotta asiatica da Manila (Filippine), ma anche usare il nuovo porto e la free-zone per attirare investimenti in un paese che dipende molto meno dalle sue riserve di petrolio rispetto al passato e che sta attuando un processo di forte diversificazione economica. “Da noi cercano know how e sono rimasti affascinati dalla ricerca applicata alla logistica che facciamo al polo universitario di Livorno”, spiega l'assessore Francesca Martini, che segue direttamente l'iniziativa. “C'è – aggiunge – anche grande interesse per le nostre pmi”. Logistica, efficientamento energetico, edilizia portuale, tecnologie, efficienza dei sistemi doganali, turismo sono tra le competenze spendibili dalle imprese italiane nel grande porto di Fujairah. L'Autorità portuale è stata informata dell'iniziativa due giorni fa in un incontro tra l'assessore Francesca Martini e il segretario generale Massimo Provinciali. Ieri il gabinetto del sindaco ha diramato gli inviti per gli incontri del giorno 22 con gli esponenti della free-zone del porto degli Emirati Arabi. Si punta in particolare – sottolinea l'assessore – all'incontro con le piccole e medie imprese livornesi, con un programma analogo anche per Pesaro dove la delegazione araba si recherà in parallelo alla visita a Livorno.

# La Gazzetta Marittima

---

## Regione Toscana: Gazzetti interroga sulla “super-buca”

FIRENZE – Dopo anni di stallo, è finalmente arrivato un sasso nella morta gora dove si trova la “famigerata buca” alla fine dell’asse di penetrazione in porto della cosiddetta superstrada FI-PI-LI. Una situazione inconcepibile che si trascina dal 2009. Il sasso l’ha tirato il consigliere regionale Francesco Gazzetti che ha presentato un’interrogazione a risposta scritta in Regione Toscana. L’intervento del consigliere livornese Gazzetti – dice una nota – “pone l’accento su una problematica apparentemente banale, quale il ripristino di un breve tratto di intubamento dell’Antifosso che sfocia nello Scolmatore, ma che banale non è, poiché si trascina da quasi dieci anni. Un tempo assolutamente inconcepibile, soprattutto in previsione della realizzazione della futura Piattaforma Europa. “In un sistema logistico ed infrastrutturale che si vuol ritenere al passo con i tempi” – dichiara Gabriele Martelli, referente dell’Area Urbanistica, Infrastrutture e Portualità di Confindustria Livorno Massa Carrara – “lo stallo a tempo indeterminato degli interventi “tampone”, è quanto di più negativo possa esserci. Se sono passati due lustri dal crollo che determinò l’apertura della voragine, forse lo si deve proprio all’immediata realizzazione di una soluzione “d’emergenza” che avrebbe dovuto consentire il mantenimento della circolazione per il breve periodo necessario al ripristino della viabilità, ma che è finita per divenire l’assetto purtroppo ormai “stabile” da molti anni”. Un biglietto da visita non certo lusinghiero per la città e per il suo porto, considerando l’importanza che l’innesto diretto in porto ha anche in prospettiva dell’ampliamento delle banchine.

**L'INIZIATIVA** I CONSUMATORI APRIRANNO UN DESK ALLA STAZIONE IN PORTO

## Questionari per i passeggeri: caccia al gradimento

IL MOVIMENTO consumatori aprirà un "desk" presso la stazione passeggeri della Porto 2000 per monitorare non solo il passaggio dei turisti sulle navi traghetto che operano a Livorno ma per distribuire anche una serie di questionari che colgano i livelli di soddisfazione - o di insoddisfazione - dei passeggeri stessi nei confronti del servizio. Come ha detto il segretario generale [redacted] e presidente della Porto 2000 nella conferenza stampa di ieri in sala Ferretti della Fortezza, si tratta di un ulteriore servizio che verrà fornito ai passeggeri del nostro porto, nel quadro di quelle iniziative che anche con la Regione Toscana (l'indagine appena conclusa sui due grandi progetti livornesi, la piatta-

forma Europa e il nuovo comparto crociere con la relativa stazione passeggeri tra l'Alto Fondale e la calata Orlando) puntano a recepire suggerimenti e indicazioni sia dei singoli che delle associazioni.

LA RACCOLTA di suggerimenti attraverso i questionari del Movimento consumatori è stata illustrata da Benedetto Tuci, con riferimento a quanto il Movimento sta facendo o intender fare anche in altri porti nazionali.

L'obiettivo è appunto quello di migliorare il servizio, ponendosi in una posizione di ascolto sia nei confronti dei passeggeri sia delle compagnie.

A.F



**IL RUOLO**  
Benedetto  
Tuci  
Movimento  
consumatori



## Monti vs Moscherini, attesa per la decisione del PM

Potrebbe arrivare entro il prossimo autunno la decisione del Sostituto Procuratore della Repubblica, Lorenzo del Giudice, in merito alla richiesta di rinvio a giudizio o di proscioglimento di Giovanni Moscherini e Vincenzo De Francesco per le accuse di tentata estorsione e minacce nei confronti del commissario straordinario dell'Autorità Portuale, Pasqualino Monti, all'epoca dei fatti presidente di Molo Vespucci.

La decisione del Magistrato è attesissima, alla luce del lunghissimo incidente probatorio che si è svolto ieri mattina nei locali della Procura, alla presenza del Gip, Massimo Marasca, e dei legali dei tre soggetti protagonisti della vicenda. Proprio le diverse valutazioni fornite dagli avvocati di Monti e Moscherini in ordine all'andamento dell'incidente probatorio, che stando ad alcune indiscrezioni avrebbe regalato momenti di particolare tensione, fa aumentare l'attesa per le decisioni del pubblico ministero. I tempi, però, potrebbero non essere brevi. Bisognerà infatti attendere la trascrizione della discussione di ieri, per la quale, considerando la durata, servirà qualche settimana e poi la ripresa dell'attività di Procura e Tribunale, che per tutto il mese di agosto resteranno praticamente fermi. Quindi, come detto in apertura, la decisione del pubblico ministero potrebbe arrivare tra settembre e ottobre.



## Civitavecchia – Nell'incidente probatorio Monti non convince il Gip

**Sulle accuse a Moscherini si è più volte contraddetto e nonostante si fosse preparato bene il compitino tante sue risposte piene di “non ricordo”**

CIVITAVECCHIA – Leggere la stampa su carta che tratta la cronaca di Civitavecchia ci ha spiazzati e non poco. Non vedevamo l'ora di leggere gli articoli sull'interrogatorio di Monti perché, per la prima volta, almeno per quel che è la nostra esperienza da cronisti, i giornalisti presenti erano solamente due. Noi e il collega di TRC Giornale (come hanno potuto scrivere gli articoli è un vero mistero).

Degli altri neanche l'ombra. Come se tutti avessero avuto ordini di scuderia a non farsi vedere per non creare imbarazzo al commissario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti che entrava in Tribunale in veste di indagato.

All'appuntamento a Palazzo di Giustizia, infatti, oltre agli avvocati (**Carlo Taormina e Pierluigi Bianchini, Iervolino ieri in sostituzione di Mormino per Gianni Moscherini e Vincenzo De Francesco; Miroli per Monti**) era presente anche la vittima delle accuse del giovane commissario e cioè **Gianni Moscherini**.

Monti e Miroli sono arrivati con largo anticipo e si sono rintanati in aula lontani da occhi ed orecchie indiscrete, mentre il camminatore di fiducia presidiava l'ingresso poi via via sono arrivati tutti gli altri.

Pasqualino Monti, nel riconfermare gli episodi da lui denunciati nel 2016 contro Moscherini ha, di fatto, ammorbido il senso delle parole.

Questo perché sapeva e sa che la sua posizione, dopo l'incidente probatorio, almeno per quel che lo riguarda si è notevolmente aggravata.

Già, perché oltre ad essersi più volte contraddetto e di non ricordare molti episodi che gli avvocati della difesa gli contestavano, ha di fatto confermato che i rapporti con Moscherini non erano certo interrotti come aveva fatto credere dopo che aveva subito le presunte minacce. Si sono continuati a vedere più volte e, allo stesso tempo, Pasqualino Monti ha avuto a disposizione più di una circostanza per denunciare gli atteggiamenti equivoci di Moscherini, ma, inespugnabilmente, non l'ha fatto.

Di quali episodi stiamo parlando?

Andiamo per ordine.

Monti, nella deposizione fatta al magistrato Lorenzo Del Giudice in veste di indagato per altro procedimento, si ricorda improvvisamente di essere stato minacciato per fini estorsivi da Giovanni Moscherini, siamo nel febbraio 2016 su fatti del 2013.

Quando gli avvocati di quest'ultimo hanno mosso contestazione al pm Del Giudice, questi, ha dovuto iscriverlo nel registro degli indagati perché, i pubblici ufficiali che subiscono minacce o pressione o tentativi di corruzione, hanno l'obbligo di denunciare gli episodi, senza indugio, alla magistratura competente e Monti non lo fece.

## - segue

---

Episodi per denunciare Moscherini ne ha avuti a bizzeffe ma non l'ha mai fatto.

Il primo, quello appena narrato, il secondo quando il magistrato l'ha ascoltato come persona informata sui fatti in relazione alla maxi inchiesta sulla Darsena Traghetti e Grandi Masse.

Non solo, ancor prima, i carabinieri del NOE, avevano consegnato una informativa scritta al pm che stava indagando su quella inchiesta, dove segnalavano una circostanza anomala.

Il 27 maggio del 2014, infatti, Pasqualino Monti, veniva fotografato, insieme ad alcune persone, mentre si recava presso la Procura della Repubblica di Civitavecchia per parlare con l'allora Procuratore Capo Gianfranco Amendola (mentre i suoi fidi accompagnatori, tutti fotografati anche in questo caso, confabulavano con alcuni rappresentanti del corpo forestale dello Stato).

Perché i carabinieri segnalavano questa cosa che, solo all'apparenza, non sembrerebbe nascondere niente di strano?

La segnalavano perché, il 22 maggio, cioè cinque giorni prima di questo incontro, il sostituto procuratore Lorenzo Del Giudice aveva consegnato al Gip Ferri la richiesta di sequestro della Darsena Masse.

Il 30 maggio, tre giorni dopo, veniva firmato il decreto di perquisizione dell'abitazione di Pasqualino Monti e di tutti gli uffici o mezzi nella sua disponibilità.

Il 3 di giugno i carabinieri eseguono gli ordini di sequestro e di perquisizione autorizzati dal Gip Ferri.

Anche in questo caso, pur avendo parlato con Amendola per oltre mezz'ora, per l'esattezza 31 minuti, ed avendo avuto in casa i carabinieri non ha fatto mai cenno alle presunte minacce mosse da Gianni Moscherini.

Date, tra le altre cose, che cadono proprio a cavallo delle elezioni amministrative e prima del ballottaggio che vedrà trionfare Antonio Cozzolino.

Poi, improvvisamente, da quel momento in poi, il commissario Pasqualino Monti comincia ad avere gravissimi problemi di salute tanto da dover ricorrere all'aiuto dello psichiatra amico di Schettino.

C'è da significare anche l'imbarazzo di Monti e Mirotti di fronte alla "bufala" data in pasto ad un giornalista sul 416 Bis cestinato prima dalla DDA di Roma e poi dalla stessa Procura di Civitavecchia.

Dunque niente di più falso e sbagliato ma il commissario sembra essere con le spalle al muro e quindi le tenta tutte, anche quelle di presunte lettere anomale, pardon anonime, che sanno tanto di "tarocco".

Il Gip Marasca, dopo un inizio di seduta contratta per l'ovvia tensione che serpeggiava da settimane, ha condotto il confronto dove, per oltre tre ore, il giovane commissario Pasqualino Monti ha cercato di tenere in piedi un castello di carta.

Domande fatte su più fronti e con diversi significati anche per dimostrare come, in realtà, Pasqualino Monti, abbia esagerato nel fare le affermazioni che hanno portato ai domiciliari colui il quale gli ha dato la possibilità di crescere lavorativamente.

Non dimentichiamo che l'arrembante e oggi milionario commissario faceva il porta a porta per una compagnia telefonica. Poi Moscherini lo ha assunto all'Autorità Portuale come dirigente. In seguito lo ha nominato assessore nella sua giunta quando era sindaco e per finire lo ha sponsorizzato ed aiutato ad arrivare al vertice di Molo Vespucci in veste di presidente.

Se fosse stato sicuro di sé e delle accuse mosse a Moscherini non c'era certo bisogno di ascoltare le sue risposte per oltre tre ore.

Nel frattempo è già stata stralciata la posizione dell'avvocato Roberto Abbruzzese che sarà archiviata e questo per Moscherini è un grande vantaggio perché uno degli spauracchi mossi da Monti erano le denunce che di lì a poco avrebbe presentato proprio Abbruzzese.

Se Abbruzzese viaggia verso l'archiviazione, evidentemente, ha dimostrato come non ci fosse alcuna connessione tra lui e Moscherini e che le sue iniziative erano tutte mosse a tutela dei cavatori.

Certo, sarebbe stato molto più interessante vedere Moscherini rispondere a Monti in quel faccia a faccia richiesto dal sostituto Del Giudice e respinto dal Gip Marasca. Interessante perché, per le oltre tre ore trascorse seduto sulla sedia riservata agli imputati, Pasqualino Monti non ha mai rivolto lo sguardo verso il suo mentore Gianni Moscherini. Ci sarebbe stato davvero da scrivere tanto ma dobbiamo accontentarci, al momento, solo di questo.

# Al vaglio dei Pm anche gli intrecci tra affari e politica

*Dall'informativa del Nipaf anche i retroscena che hanno condizionato istituzioni ed economia locale dal 2013 ad oggi. Nell'inchiesta su Moscherini e De Francesco emerge il ruolo della Gbu, appaltatrice dell'Enel. Costituita nel 2012, la società divenne il "braccio economico" dell'ex sindaco e terreno di dialogo con il suo ex nemico Tidei*



CIVITAVECCHIA - Se Civitavecchia volterà pagina definitivamente dal punto di vista politico, certamente dipende dalle scelte democratiche dei cittadini (ed in parte questo è già avvenuto nel 2014 con la vittoria di Cozzolino su Tidei), ma oggi un ruolo molto importante lo avranno gli esiti delle inchieste aperte dalla magistratura.

Ciò che si evince oggi, infatti, è che alcuni tra i più importanti personaggi che negli ultimi anni hanno ricoperto ruoli istituzionalmente rilevanti sono, a diverso titolo, comunque oggetto di attività da parte della polizia giudiziaria, quando non ufficialmente iscritti nel registro degli indagati.

Vale in primis per l'ex sindaco ed ex presidente dell'Autorità Portuale Gianni Moscherini, indagato per minacce e tentata estorsione nella vicenda della cava viterbese di cui Moscherini avrebbe chiesto l'utilizzo all'allora presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti per i lavori della darsena traghetti del porto di Civitavecchia. Con lui, anche il suo ex assessore Enzo De Francesco.

Lo stesso Monti, poi, risulta indagato per falso ideologico (sebbene come Presidente dell'ente non avesse alcun ruolo nel procedimento amministrativo) nell'indagine nata proprio dagli esposti citati nella vicenda della cava della Romanacav e che avrebbero costituito l'elemento della presunta minaccia di Moscherini nei confronti del medesimo Monti, nel caso in cui - come è avvenuto - quest'ultimo non avesse acconsentito a fare in modo che l'appaltatore acquistasse la cava (che peraltro già in quel periodo non era più provvista delle necessarie autorizzazioni, essendo di fatto esaurita) o comunque ne utilizzasse la pietra.

## - segue

---

C'è poi l'informativa del Nipaf, che lo scorso anno ipotizzava addirittura un'associazione mafiosa tra Moscherini e Tidei. Ipotesi respinta dalla Dda, che non ha ravvisato alcuna fattispecie di reato associativo, trasmettendo gli atti alla Procura di Civitavecchia. Dove si vince, però, che esiste, per quanto riguarda Pietro Tidei, un fascicolo aperto dal pm della Procura di Roma Giorgio Orano sulla vicenda della Frasca, sul cui esito al momento non si hanno notizie più precise.

Mentre per il resto delle attività di polizia giudiziaria svolte dal Nipaf, il pm Lorenzo Del Giudice ne ha utilizzata larga parte per il procedimento in cui ha indagato Moscherini e De Francesco, chiedendo per loro anche misure cautelari, poi revocate dopo alcuni giorni dal Riesame.

Gran parte dell'indagine, oltre che sulla Romanacav, ruota attorno alla Gbu Corporation.

La società metalmeccanica appaltatrice dell'Enel che fin dalla sua costituzione, avvenuta a fine 2012, è diventata il centro di numerosi interessi e, probabilmente, il terreno di mediazione, se così si può dire, proprio tra Tidei e Moscherini, che negli anni precedenti, dopo un idillio durato fino al 2000 (in cui entrambi, uno Sindaco, l'altro Segretario Generale dell'Authority, erano gli uomini forti, anzi fortissimi dei Ds) avevano dato vita alla più cruenta (politicamente parlando) e netta contrapposizione che Civitavecchia abbia vissuto negli ultimi decenni. Uno scontro politico culminato con la vittoria di Tidei alle elezioni del 2012, contro Moscherini che si presentava da sindaco uscente.

Un anno dopo, i due parlavano addirittura di "larghe intese". Poi, certo, Moscherini guidò la sfiducia a Tidei, con l'obiettivo di ricandidarsi e prendersi la rivincita. Ma già quando dopo un paio di mesi fu evidente che il gran ritorno non sarebbe stato possibile, lo stesso Moscherini riprese a "flirtare" con il suo ex nemico, trovando appunto un terreno di dialogo, e non più di scontro - secondo quanto emerge dalle indagini del Nipaf - proprio nella Gbu e nel suo ruolo tra gli appaltatori locali dell'Enel.

Una società che nacque dalle "ceneri" della Imca di Roberto Piroli (ex consigliere comunale socialista a cavallo tra gli anni '80 e '90) e che, grazie all'influenza di De Francesco, nipote di Piroli, sullo zio, in meno di un anno venne scalata da Moscherini, che ne fece il suo braccio operativo economico, fino alla sua uscita, di pochi mesi fa, resa necessaria dai fatti di carattere giudiziario.

La Gbu venne costituita, come detto, il 30 novembre del 2012 da Silvia Mantovani, compagna di Enzo De Francesco, titolare del 70% delle quote, e, con il 15% ciascuno, da Roberto Scatizzi e dall'avvocato Roberto Abbruzzese, anche lui coinvolto, più marginalmente rispetto a Moscherini e a De Francesco, nell'indagine sulle vicende della Romanacav.

Come detto, De Francesco, da sempre legato da un rapporto personale diretto e molto stretto con Moscherini, che lo nominò anche assessore al Turismo e Commercio (incarico da cui si dovette dimettere per la vicenda dei 2 milioni di euro transitati misteriosamente su un conto a lui intestato a Vicenza) e poi amministratore di Città Pulita, appare come la cerniera attorno a cui nascono le operazioni legate a Gbu e poi a Romanacav. Nel primo caso, infatti, è lui a convincere lo zio Roberto Piroli a cedere alla neonata azienda metalmeccanica il ramo d'azienda della società di famiglia Imca e poi è sempre lui a far acquistare a Moscherini il 70% delle quote intestate alla sua compagna, a costo - di fatto - di estromettere i Piroli dall'azienda. Nel secondo caso, è a lui che i Rossi, proprietari della Romanacav, si rivolgono per approcciare Moscherini, a cui poi daranno un incarico per cercare di vendere la cava.

E' da queste vicende che nascono i fatti che da ormai più di due anni hanno finito per condizionare parte importante della vicenda politica ed economica del territorio.

# Porto storico: in tanti al convegno

CIVITAVECCHIA - Grandi novità per il porto storico di Civitavecchia.

È quanto emerso dal convegno che si è tenuto giovedì presso la sala dell'Auser.

L'evento è stato moderato da Sara Fresi ed erano presenti in molti ad ascoltare i risultati delle prospezioni subacquee effettuate da Asso e Sub Sea Service.

Sembrerebbe che bonificando o svuotando alcune gallerie ostruite si permetterebbe nuovamente all'acqua di defluire in modo idoneo.

# Chiuso l'accesso pedonale al Porto Storico



CIVITAVECCHIA - Chiuso l'accesso pedonale al porto storico per la manutenzione della scala in legno.

L'amministrazione comunale informa che la Capitaneria di porto di Civitavecchia ha reso nota l'ordinanza firmata dal comandante Giuseppe Tarzia con la quale si dispone il divieto di utilizzo della scala in legno attigua all'ex stazione marittima per l'accesso pedonale al porto storico.

A partire da ieri, a causa dei necessari e previsti lavori di manutenzione, e fino al termine dei lavori sarà consentito l'accesso all'area di cantiere esclusivamente al persona della ditta Fa.Erma srl.

Sarà, inoltre, predisposta l'apposita segnaletica con segnali di divieto e di pericolo.

# Oggi 21 navi in porto, transitati circa 15.000 crocieristi

*Anche la banchina 2 utilizzata per una delle 10 unità da crociera ormeggiate*



CIVITAVECCHIA - Giornata di traffico passeggeri molto calda per il porto di Civitavecchia. Oggi, infatti, durante la giornata sono state ormeggiate nello scalo ben 21 navi, tra unità da crociera, traghetti ro-pax, car-carrier per imbarcare le auto Fca dirette negli Stati Uniti, mega yacht, porta-container e mercantili. Complessivamente, i crocieristi in transito nel porto sono stati circa 15.000 (un numero importante, anche se lontano dal record assoluto che sfiora il doppio: oggi infatti molte delle 10 navi da crociera attraccate erano abbastanza piccole), di cui 13.000 in transito e circa 2.000 in turn-around, ossia tusisti che hanno iniziato o concluso la propria crociera a Civitavecchia. Le banchine dell'antemurale riservate alle crociere erano piene, così è stato utilizzato anche il molo 2, normalmente destinato ai traghetti, come si vede nella foto di Tino Romano.

Ai 15000 crocieristi, bisogna aggiungere gli equipaggi e tutti i passeggeri in arrivo o in partenza per la Sardegna, Barcellona e le altre destinazioni delle autostrade del mare, per un totale di persone movimentate ben oltre le 20.000.

# Il Nautilus

---

## Porto di Brindisi: Valente confermato commissario dell'Authority



**BRINDISI –** Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, con il decreto n. 241 del 14 luglio 2016, ha notificato questa mattina presso gli uffici dell'Autorità portuale di Brindisi la nomina del C.V. (CP) Mario Valente quale commissario straordinario dell'Ente.

Il mandato è volto ad assicurare la regolare prosecuzione dell'attività gestionale dell'Ente fino al completamento del percorso di riforma indicato dall'articolo 8, comma 1, lett. f) della legge 7 agosto 2015 n. 124, e comunque per un periodo non superiore a sei mesi.

“Sono onorato che il Ministro mi abbia confermato nell'incarico- commenta il commissario straordinario dell'Authority- e della fiducia che ha riposto nell'attività finora svolta. Il rapporto instaurato con la struttura e la sinergia stretta con le Istituzioni e la comunità portuale hanno già prodotto ottimi risultati.

Quest'ulteriore nomina mi darà la possibilità di definire e concludere alcuni importanti e strategici progetti già avviati per la crescita del porto e dei relativi traffici a beneficio delle esigenze del territorio.”

**IL CASO IL M5S: ABBIAMO EVITATO UNO SCIPPO**

## Porto di Brindisi, polemiche per la gestione delle banchine

● **BRINDISI.** «Vittoria 5stelle per il porto di Brindisi, dove, grazie a numerose interrogazioni in Parlamento e una lunga mobilitazione sul territorio accanto a lavoratori e cittadini, siamo riusciti a evitare lo scippo delle banchine da parte della Società Grimaldi che ne aveva chiesto la concessione per vent'anni e che invece ora resteranno pubbliche. Un affare milionario che, chiudendo le porte ad altre compagnie marittime, avrebbe potuto far nascere un vero e proprio monopolio». Così i

deputati del M5S della Commissione Trasporti commentano in una nota la decisione del Comitato portuale di Brindisi di negare la concessione alla Società Grimaldi. «Prendendo spunto dal "lieto fine" del porto di Brindisi - aggiunge Diego De Lorenzis, capogruppo M5S in Commissione Trasporti - chiediamo che quanto accaduto nella vicenda dell'attracco brindisino, che è una risorsa da valorizzare fondamentale per tutta la regione e non una proprietà ad uso esclusivo».

# Brindisi Report

---

## Cronaca

Le banchine restano pubbliche, bocciata la richiesta della Grimaldi Il Comitato portuale ha bocciato richiesta di concessione ventennale delle rampe traghetto del porto di Brindisi formulata dalla compagnia Grimaldi e ha trovato consenso unanime intorno a una controproposta che apporta delle radicali modifiche all'istanza della società campana.

**BRINDISI** – Il Comitato portuale ha bocciato richiesta di concessione ventennale delle rampe traghetto del porto di Brindisi formulata dalla compagnia Grimaldi e ha trovato consenso unanime intorno a una controproposta che apporta delle radicali modifiche all'istanza della società campana. La nuova bozza di delibera è stata licenziata al termine di una riunione iniziata alle ore 16 di oggi e conclusasi intorno alle ore 20. La novità principale consiste nel fatto che tutte le banchine resteranno pubbliche. Il Comitato portuale ha dato la sua disponibilità a dare in concessione per cinque anni solo i piazzali retrostanti dell'area di Costa Morena Ovest. Nessuna concessione è prevista sugli accosti. Alla Grimaldi infatti è stato offerto un primo accosto preferenziale in zona Punta delle Terrare, con la previsione di un secondo accosto preferenziale solo quando sarà reso disponibile un ormeggio ad altre navi con le stesse caratteristiche di quelle della Grimaldi. Il Comitato inoltre non intende concedere l'intero terminal di Costa Morena ovest alla Grimaldi, ma solo una quota parte della struttura, per la durata di 5 anni, "al fine della collocazione degli uffici operativi della società". Infine la controproposta include "il rilascio di una autorizzazione ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94, per la durata di 5 anni per l'esercizio delle operazioni portuali e traffico Ro-Ro". La richiesta di esenzione del pagamento dei diritti portuali, pagando solo un canone di concessione, è stata cassata in toto. Del resto il rappresentante degli agenti marittimi, Teodoro Titi, nel corso della seduta (conclusasi con una sospensione) dello scorso 1 luglio presentò una relazione in cui venivano illustrati i profili di illegittimità della richiesta riguardante i diritti portuali, spiegando che mai la Corte dei Conti avrebbe potuto dare il via libera a una delibera formulata in quel modo. Lo stesso Titi è stato uno dei 9 firmatari della richiesta di convocazione della seduta odierna: l'ultima presieduta dal commissario dell'Autorità Portuale, il capitano di Vascello Mario Valente, il cui mandato è scaduto lo scorso 11 luglio, e forse l'ultima riunione in assoluto del Comitato portuale, visto che l'insediamento della nuova governance comporterà lo scioglimento di tale organo. La riunione si è aperta con "un profondo ed accurato sentimento di cordoglio verso le vittime e le loro famiglie del disastro ferroviario avvenuto tra Andria e Corato". "Subito dopo – si legge in una nota dell'Authority - si è sviluppata un'articolata e significativa discussione nel corso della quale sono stati esaminati tutti gli aspetti della delibera di concessione presentata al Comitato". Il parere del Collegio dei Revisori dei Conti, reso all'esito di alcune osservazioni sollevate nella precedente seduta dell'11 luglio, era stato inoltrato ieri ai componenti del Comitato. Non solo. "Nel corso della riunione, oltre alla documentazione ricevuta – si legge ancora nel comunicato dell'Authority - i componenti il Comitato hanno ottenuto dai vertici dell'Authority le risposte alle ulteriori richieste di chiarimento". Nessuno ha espresso la volontà di escludere la Grimaldi dal porto di Brindisi. Anche chi da sempre si dichiara fermamente contrario rispetto alla richiesta di concessione, anzi, ha manifestato rispetto nei confronti della compagnia campana. Dopo quattro ore di discussione, dunque, le varie divergenze si sono appianate e tutti hanno dato l'ok alla proposta di modifica della delibera. L'unico componente che non ha partecipato alla votazione, abbandonando anche oggi il tavolo, è stata la sindaca Angela Carluccio. Il primo cittadino, che già lasciò la riunione dell'11 luglio a seguito della bocciatura della sua proposta di sospensione, ha spiegato di non aver avuto la possibilità di confrontarsi adeguatamente con la giunta comunale sulla questione, chiarendo di non poter prendere posizione in assenza di un mandato politico. A questo punto non resta che aspettare la risposta della Grimaldi, nella consapevolezza che il Comitato portuale, trovando una compattezza che forse mai si era registrata in passato, ha voluto lanciare un messaggio chiaro alla nuova governance: le banchine debbono restare pubbliche.

# Informazioni Marittime

---

## Prete confermato commissario al porto di Taranto

Con decreto numero 240 del 14 luglio 2016, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato Sergio Prete commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto. A decorrere dalla data odierna, pertanto, e fino al completamento del percorso di riforma del sistema portuale indicato dall'art. 8 comma 1, lett. f) della legge del 7 agosto 2015 n. 124 (e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi), Prete sarà alla guida dell'*authority* pugliese.

### Porto di Taranto: confermato Prete alla guida dell'Authority



TARANTO – Si comunica che, con Decreto n. 240 del 14 luglio 2016, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato il Prof. Avv. Sergio Prete Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Taranto.

A decorrere dalla data odierna, pertanto, e fino al completamento del percorso di riforma del sistema portuale indicato dall'art. 8 comma 1, lett. f) della legge del 7 agosto 2015 n. 124 (e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi), il Prof. Avv. Sergio Prete eserciterà i poteri del Commissario Straordinario.

### **Sergio Prete resta commissario**

TARANTO - Sergio Prete resta commissario straordinario dell'Autorità portuale. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, con Decreto n. 240 del 14 luglio 2016, ha nominato Sergio Prete commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Taranto. A decorrere da ieri, pertanto, e fino al completamento del percorso di riforma del sistema portuale indicato dall'art. 8 comma 1, lett. f) della legge del 7 agosto 2015 n. 124 (e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi), Prete eserciterà i poteri del commissario straordinario.

## Prete confermato fino alla riforma

### Ok del ministro Delrio per una proroga di sei mesi al Commissario dell'Autorità portuale

● Il Commissario della Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, è stato confermato alla guida dell'ente. Si tratta di una proroga necessaria per coprire il periodo fino alla nuova riforma delle Authority in programma a breve.

I tempi ancora incerti della cura dimagrante decisa da tempo ma con ancora qualche intoppo hanno reso necessaria questa ulteriore dilazione.

A comunicarlo ufficialmente è stata la stessa Autorità portuale: «Con decreto numero 240 del 14 luglio 2016, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato l'avvocato Sergio Prete Commissario Straordinario».

Il provvedimento ha decorrenza da ieri, data di notifica dello stesso: «A decorrere dal giorno 15 luglio, pertanto, e fino al completamento del percorso di riforma del sistema portuale indicato dall'articolo 8 comma 1 della legge del 7 agosto 2015 e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi Sergio Prete eserciterà i poteri del Commissario Straordinario».

Lo stesso provvedimento ha riguardato altri Commissari delle Autorità portuali. Un esempio per tutti: sempre ieri è stato notificato presso gli uf-

fici dell'Autorità portuale di Brindisi la nomina di Mario Valente quale commissario straordinario dell'Ente.

Un destino comune potrebbe ripetersi anche per le stesse Authority. Recentemente, infatti, al ministro Delrio sono sta-

te date indicazioni molto chiare dai due sindaci di Taranto e Brindisi: se accorpamento deve essere, il porto brindisino sceglierebbe il capoluogo jonico e non Bari.

Una simbiosi che già si è ufficializzata, per esempio, in altri enti.

«I porti di Brindisi e Taran-

to costituiscono realtà contingue fortemente legate tra loro e perfettamente complementari, il primo per altro orientato sul traffico crocieristico, il secondo su quello dei container avevano dichiarato Carluccio

e Stefano al ministro - Altri Enti primari, quali le Camere di commercio, stanno già procedendo all'accorpamento rendendo quindi più agevoli la pianificazione e l'esecuzione di politiche di sviluppo dei due porti in sintonia».

LA NOMINA IN ATTESA DELLA RIFORMA PORTUALE

## Sergio Prete per altri 6 mesi commissario dell'Authority Proroga firmata dal ministro Delrio

● Il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha prorogato nell'incarico di altri sei mesi l'attuale commissario dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete. Quest'ultimo, già presidente dell'Authority per un quadriennio (il mandato era scaduto il 7 giugno 2015), era stato nominato commissario nel luglio dello scorso anno, incarico che è scaduto giovedì scorso. L'ulteriore proroga che si è resa necessaria in quanto non è ancora a tutti gli effetti operativa la riforma della portualità, voluta dallo stesso Delrio, che prevede la riduzione del numero delle Authority e la creazione delle Autorità portuali di sistema.

## MIT: Sergio Prete nominato Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Taranto

Author : com

Date : 15 luglio 2016



(FERPRESS) - Taranto, 15 LUG - Si comunica che, con Decreto n. 240 del 14 luglio 2016, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato il Prof. Avv. Sergio Prete Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Taranto. Lo annuncia una nota stampa.

A decorrere dalla data odierna, pertanto, e fino al completamento del percorso di riforma del sistema portuale indicato dall'art. 8 comma 1, lett. f) della legge del 7 agosto 2015 n. 124 (e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi), il Prof. Avv. Sergio Prete eserciterà i poteri del Commissario Straordinario.

[Visualizza il provvedimento ha decorrenza dal 15.07.2016, data di notifica dello stesso.](#)

## Taranto, domani l'evento: IONIAN SHIPPING DAYS

Taranto, 15 luglio 2016 - Conferenza stampa di presentazione dell'evento intitolato **IONIAN SHIPPING DAYS**.

Questo il titolo dell'evento che verrà presentato alla stampa **domani sabato 16 luglio 2016, alle 10.30**, al Castello Aragonese di Taranto.

In questa sede sarà sottolineata l'importanza dell'evento stesso che, sulla scia di quanto già accaduto nel 2015, metterà al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica locale e nazionale la centralità del Porto di Taranto nel sistema economico regionale.

Alla conferenza stampa saranno **presenti** il Presidente dello Ionian Shipping Consortium **dott. Rinaldo Melucci**, il Presidente dell'Autorità portuale **prof. Sergio Prete** e il Sindaco della città di Taranto, **dott. Ippazio Stefano**.

### **Arrivano gli Ionian Shipping Days**

**TARANTO** - E' stato presentato stamattina, al Castello Aragonese, l'evento intitolato **Ionian Shipping Days** (foto dello studio *R. Ingenito*). Alla conferenza stampa hanno partecipato il presidente dello **Ionian Shipping Consortium**, **Rinaldo Melucci** ed il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto, **Sergio Prete**. «Il nostro obiettivo - hanno spiegato gli organizzatori dell'evento - resta quello di porre al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica locale e nazionale la centralità del porto di Taranto nel sistema economico regionale».

## Ionian Shipping Days: domani la presentazione a Taranto



**TARANTO** – Si svolgerà domani la conferenza stampa di presentazione dell'evento intitolato **IONIAN SHIPPING DAYS**. Questo il titolo dell'evento che verrà presentato alla stampa domani sabato 16 luglio 2016, alle 10.30, al Castello Aragonese di Taranto.

In questa sede ci piace già sottolineare l'importanza dell'evento stesso che, sulla scia di quanto già accaduto nel 2015, metterà al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica locale e nazionale la centralità del Porto di Taranto nel sistema economico regionale. Alla conferenza stampa saranno presenti il Presidente dello Ionian Shipping Consortium dott. Rinaldo Melucci, il Presidente dell'Autorità portuale prof. Sergio Prete e il Sindaco della città di Taranto, dott. Ippazio Stefano.

A organizzare l'evento, il consorzio guidato da Melucci Conferenze, dibattiti e incontri per una cultura marittima

## La città si riprende il mare: a settembre una blue economy

*Secondo anno per "Ionian Shipping Days": insieme Università e Marina*

di Michele MONTEMURRO

Due giorni di conoscenza e confronto per discutere di "shipping" assieme agli operatori economici ed istituzionali provenienti da numerosi Paesi europei. La seconda edizione dello "Ionian Shipping Days 2016" si svolgerà il 15 e 16 settembre al castello Aragonese, organizzato dallo Ionian Shipping Consortium, per affrontare i temi legati alle spedizioni marittime e non solo. «È un evento che rimette Taranto sulle mappe dello shipping», ha dichiarato ieri mattina in conferenza stampa al castello Aragonese il presidente del consorzio Rinaldo Melucci, con l'intento di «sviluppare - ha aggiunto - una vera cultura marittima che in questa città è mancata per molto tempo. La due giorni potrebbe e dovrebbe diventare un momento di riflessione annuale sulle attività concrete che si possono progettare. È un mo-

mento che dà lustro alla città, che torna ad essere presente nelle mappe».

Conferenze, incontri ed eventi culturali aperti all'intera comunità della cosiddetta "blue economy", a cui parteciperanno relatori di primo livello nel panorama imprenditoriale, scientifico-accademico e culturale in genere. Una manifestazione che gode del patrocinio della Marina Militare,

dell'Università degli studi di Bari Aldo Moro, della Camera di Commercio, di Confindustria, della Fondazione Michelagnoli, del Propeller Club of Taranto, in attesa di altri rilevanti patrocinii.

La Marina Militare, ha assicurato il comandante Esposito nel corso della conferenza stampa coordinata dalla giornalista Nicola Pastore, garantirà all'evento la presenza di un suo "gioiello": nave Palinuro. Presente all'incontro con la stampa anche il commissario straor-

dinario dell'Autorità portuale Sergio Prete, che ha sottolineato come l'iniziativa stia «assumendo una connotazione importante». Il numero uno dell'Authority ha quindi colto l'occa-

sione per analizzare lo stato attuale dello scalo jonico, che «va verso - ha detto Prete - una ripresa dei traffici. Negli ultimi mesi c'è stato un forte aumento dei traffici tradizionali, mentre

in aumento la crescita continuerà su quelli nuovi determinati dal polo polisettoriale, che daranno impulso alla piattaforma logistica». Dalla primavera dell'anno prossimo, com'è noto, i traffici al porto saranno incrementati dalle navi da crociera, per lo più da turisti di alta fascia inglesi e tedeschi che do-

vrebbero garantire visite di 1.500 persone a settimana.

Il commissariamento, secondo Prete, è stato un atto voluto dal ministro dei Trasporti, che ha ringraziato per la fiducia, in quanto probabilmente già per la settimana prossima sarà varata la riforma del sistema portuale, pertanto andava garantita la funzionalità dei porti.

Il vicepresidente dello Ionian Shipping Consortium Arcangelo Santamato si è soffermato sulla collaborazione con l'Università di Bari e ha annunciato progetti per l'apertura di nuovi mercati, per la formazione di nuove figure professionali e per l'accrescimento di quelle già esistenti. Unico assente alla conferenza stampa di ieri, seppur invitato, è stato il sindaco di Taranto, Ippazio Stefano.

Messina -Milazzo Venerdì il Consiglio dei ministri varerà il decreto che prevede gli accorpamenti delle Authority

## Porti, l' autonomia è un rebus

*A maggio la richiesta a Crocetta di presentare istanza al Governo, ma tutto tace Messina  
I Bando da 27 milioni approvato e in pubblicazione*

Settimana decisiva per il varo del nuovo Piano nazionale della portualità e della logistica e quindi per le sorti dei porti di Messina e Milazzo, per cui è previsto l' accorpamento con lo scalo calabrese di Gioia Tauro all' interno della nuova Autorità di sistema del Tirreno meridionale e dello Stretto di Messina. Venerdì 22, il Consiglio dei ministri dovrebbe dunque approvare la riforma Delrio, che riduce le Autorità portuali da 24 a 15.

La norma prevede, però, la possibilità di accordare proroghe dell' autonomia gestionale e finanziaria, fino a 3 anni, per i porti di particolare rilevanza. In tal senso il sistema "Messina -Milazzo" non è secondo a nessuno, considerati i numeri del trasporto passeggeri e crocieristico di Messina e quelli dei traffici industriali e degli introiti fiscali di Milazzo. Eppure regna ancora molta incertezza e la stessa politica tace, nonostante il 6 maggio il presidente dell' Autorità portuale di Messina - Milazzo, Nino De Simone, abbia chiesto al governatore Crocetta di presentare al Governo Renzi la richiesta di moratoria già il primo giorno utile dopo l' approvazione del decreto. Pag. 14.

## Dal 6 maggio nessuna risposta

Ecco la ragione dell' opportunità offerta dalla riforma dei porti, spiegata dal ministro Delrio: «È una facoltà che lasciamo aperta per i presidenti delle Regioni che lo riterranno opportuno e che potranno presentare motivata richiesta a me in quanto ministro dei Trasporti. In esito alla valutazione di questa motivata richiesta si potrà proporre un decreto del presidente del Consiglio. Fa parte del rispetto che abbiamo dell' autonomia».

Il 6 maggio scorso, la richiesta di presentazione dell' istanza di moratoria (a Roma) per l' autonomia dei porti di Messina e Milazzo è stata presentata a Crocetta, su delega del Comitato portuale, dal presidente dell' Authority di Messina -Milazzo, Nino De Simone, «per un periodo temporale corrispondente al massimo previsto, pari a 3 anni, quale ultima occasione per la salvezza del tessuto socio-economico e dei livelli occupazionali.

»

## Il presidente De Simone: riunione fruttuosa

«È stata una fruttuosa riunione». Questo il commento del presidente dell' **Autorità portuale** di Messina. «Adesso abbiamo davvero fatto tutto quello che si doveva fare - dice Nino De Simone - tocca alla Regione sistemare le ultime cose e poi dare il via alla costruzione dell' opera.

Noi dobbiamo solo firmare due convenzioni con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il Provveditorato opere pubbliche ma anche questo accordo è stato raggiunto.

Sarà sempre lo Stato a coprire i 6,5 milioni che mancavano all' appello ed è arrivata la conferma proprio in quest' ultimo incontro. Il rup, il nostro segretario generale Francesco Di Sarcina - prosegue De Simone - spedirà domani (oggi ndr) il progetto alla Commissione regionale dei lavori pubblici per il loro esame. Il fatto che si sia strappata la promessa della celerità nella valutazione può essere decisivo. I poteri speciali non servono più, ma noi potremo divenire stazione appaltante, l' ho detto oggi di nuovo ai rappresentanti del Ministero, solo quando tutti i tasselli si saranno messi al loro posto. Compresa la conferma del finanziamento da parte della Regione».

politica

## Porto di Tremestieri: buone notizie da Roma sul fronte finanziamenti. Lunedì progetto a Palermo

Da Roma, per il porto di Tremestieri, è arrivato un altro ok. Un passo alla volta l'obiettivo è riuscire ad arrivare al traguardo superando ostacoli ed intoppi che ormai sbucano all'improvviso dai mille labirinti della burocrazia. Tappa romana ieri al Ministero dei trasporti per i vertici dell'Autorità Portuale. La buona notizia è che il Ministero ha rassicurato sui 7 milioni di euro che rischiavano di non essere più a disposizione a causa dei ritardi accumulati per via di intoppi burocratici sul fronte palermitano. Già nei giorni scorsi la buona novella l'aveva portata il Consiglio superiore dei lavori pubblici rispedendo al mittente, ovvero la Regione, la richiesta di ulteriore parere al progetto per il porto di Tremestieri, al quale far seguire quello della Commissione regionale. Per il Consiglio superiore quel parere è inutile (giacché finora l'iter seguito dall'AP ha seguito punto per punto quanto richiesto dalla procedura) e perdere ulteriore tempo comporterebbe rischi per la perdita dei finanziamenti. La seconda buona novella è arrivata dal Ministero, per quel che riguarda i 7 milioni di finanziamento (sul totale di 72) che rischiano di andare in fumo in caso di ulteriori ritardi sulla tabella di marcia e sull'inizio dei lavori. A Roma il presidente De

Simone ed il segretario generale Di Sarcina per un incontro che ha fatto chiarezza anche sulle prossime tappe. Lunedì il progetto sarà a Palermo, negli uffici dell'assessorato regionale ai lavori pubblici, e sembra che anche per l'assessore Pistorio non debbano più esserci perplessità. Soddisfazione è stata espressa da Autorità portuale ed amministrazione comunale con un comunicato congiunto: "Ancora un altro significativo passo in avanti per la realizzazione del Porto di Tremestieri è stato compiuto durante l'incontro che i vertici dell'Autorità Portuale hanno avuto presso la sede del MIT a Roma. Si è appreso che il Ministero provvederà a garantire i 7 mln di della prima annualità qualora non si riuscisse a spendere la somma entro il 2016 a causa dei ritardi accumulati e che certamente si accumuleranno per le recenti richieste della Regione su cui si è espresso in modo netto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il lavoro fin qui svolto in sinergia tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale ha consentito di recuperare le somme per completare il finanziamento, individuare la stazione appaltante, procedere all'assegnazione delle aree di competenza all'Autorità Portuale. Non resta adesso che

## - segue

---

restare fiduciosi che dalla Regione giungano presto buone notizie sull'approvazione del progetto e quindi procedere con la firma del contratto con l'impresa". Con un doppio responso da Roma la strada adesso dovrebbe essere sgombra da ritardi ma il condizionale è d'obbligo per una telenovela che ha visto intoppi di ogni genere nonostante la corale volontà di andare avanti. Il 16 giugno la Commissione regionale lavori pubblici aveva messo l'ennesimo paletto, decidendo che il progetto definitivo del porto doveva andare prima al Consiglio superiore dei lavori pubblici per poi tornare a Palermo. Un nuovo giro che avrebbe fatto perdere altri mesi prima dell'approvazione. Un rischio che Messina doveva scongiurare in ogni modo visto che se i lavori non inizieranno quest'anno una parte dei finanziamenti andrebbe persa. Rapidamente il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha risolto la querelle e adesso arriva anche la rassicurazione del Ministero sul fronte finanziamenti (almeno quella parte, 7 milioni di euro, che rischiando di andare in fumo se entro il 31 dicembre non si raggiunge il 10% di avanzamento dei lavori). La speranza è che a Palermo, non spuntino nuovi conigli dal cilindro. Rosaria Brancato.

*ROSARIA BRANCATO*

Ulteriori rassicurazioni sono giunte dal vertice che si è svolto ieri al ministero delle Infrastrutture

## Tremestieri, il progetto sarà valutato celermente

*La Commissione regionale dei lavori pubblici valuterà gli elaborati definitivi per concedere il nullaosta*

Finalmente una luce in fondo al tunnel della costruzione del porto di Tremestieri. Arriva da Roma e il prossimo squarcio lo si aspetta, presto, da Palermo, altrimenti si alza il pericolo di un milionario contenzioso. Nella riunione di ieri mattina, al ministero delle Infrastrutture, è finalmente stata definita la strategia per la definitiva approvazione del progetto della grande opera, i cui lavori, peraltro, sono stati da tempo aggiudicati.

Chiarita anche la dotazione economica dello Stato. Con i dirigenti del dicastero, i tecnici e il Provveditorato opere pubbliche di Palermo, il presidente dell'Autorità portuale Nino De Simone e il responsabile unico del progetto, Francesco Di Sarcina. Assente (singolarmente non invitato, nonostante sia ad oggi la stazione appaltante) il Comune di Messina, con l'assessore Sergio De Cola, però, a seguire la vicenda da Palazzo Zanca. I due passaggi nodali dell'accordo sono che la Commissione regionale dei lavori pubblici valuterà il progetto definitivo per dare, come aveva chiesto, il mese scorso, il suo nulla osta. Non farà la stessa cosa il Ministero, dopo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto ridondante e persino pericoloso, un nuovo parere. Ma, e questa è la vera buona notizia, c'è l'impegno, preso direttamente con il ministro Graziano Delrio, dell'assessorato alle Infrastrutture e trasporti per una valutazione "la più celere possibile".

L'altra buona novella è che Messina non rischia che vadano in fumo quasi 7 milioni di euro del composito finanziamento se i lavori per un valore corrispondente non dovessero essere realizzati entro l'anno. La quota, pari a circa il 10% dell'intero investimento, infatti, sarebbe eventualmente "riposizionata" nella contabilità speciale del prossimo anno. Non c'è più dunque l'assillo di far arrivare prima possibile la firma del contratto e le draghe per iniziare l'opera.

C'è fretta, ma senza il timore di trovarsi senza i fondi per continuare, e soprattutto finire, il grande porto a sud. Dunque, alla luce del confronto di ieri, dovrebbe essere divenuto inutile il passaggio ai cosiddetti poteri speciali per abbreviare i tempi autorizzativi all'avvio dei lavori. Il Consiglio superiore, massimo organo tecnico -consultivo del Mit, aveva persino parlato di rischio contenzioso in caso di nuovo pronunciamento del dicastero ed aveva, fra le righe, sostenuto la tesi che anche altri enti (leggi la

Regione ndc) avrebbero dovuto farsi bastare il nulla osta arrivato in conferenza servizi a gara aggiudicata. Invece Palermo, dirà la sua ma con la promessa di fare in fretta. Ma cosavole dire in fretta? Un mese, cinquanta giorni, sembrano un tempo sufficiente sempre che non sorgano appunti. Insomma, dopo l'estate potrebbe essere il momento delle firme anche perché c'è chi morde il freno. La Coedmar, che si è aggiudicata la gara per 72 milioni, una decina di giorni fa ha fatto sapere che la pazienza è finita e che se la vicenda non si sblocca l'ipotesi contenzioso, con molte possibilità di successo, diverrebbe concretissima.

OPERE PUBBLICHE. Si stavano perdendo a causa dei ritardi sull' avvio dei lavori

## Porto di Tremestieri, avanti tutta Salvi i finanziamenti

*Il Ministero provvederà a garantire i 7 milioni di euro della prima annualità da spendere anche oltre il 2016*

Visicaro contro: «Gli ottanta milioni che dovrebbero servire a realizzare la megastruttura vengano utilizzati in aggiunta ai 27 milioni già destinati alla nuova via Don Blasco con il cavalcavia».

Emilio Pintaldi OOO Avanti tutta per il Porto di Tremestieri, mentre Saro Visicaro del comitato la nostra città, insiste per stoppare l' opera e puntare su una nuova via Don Blasco con tanto di cavalcavia. Il mega porto di Tremestieri sarà realizzato. E' scongiurato il pericolo di perdere i finanziamenti dello Stato a causa dei ritardi sull' avvio dei lavori.

A darne notizia l' assessore comunale ai Lavori pubblici Bruno De Cola.

Ancora un altro significativo passo in avanti per la realizzazione del Porto di Tremestieri è stato compiuto ieri mattina- scrive De Cola in una nota congiunta condivisa con l' **Autorità portuale**- durante l' incontro che invertici dell' **Autorità Portuale** hanno avuto presso la sede del Ministero dei Trasporti a Roma. Durante la riunione si è appreso che il Ministero provvederà a garantire i 7 milioni di euro della prima annualità anche qualora non si riuscisse a spendere la somma entro il 2016 a causa dei ritardi accumulati e che certamente si

accumuleranno per le recenti richieste della Regione su cui si è espresso in modo netto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo in materia nel Paese\*. De Cola aggiunge: «Il lavoro fin qui svolto in sinergia tra amministrazione comunale e **Autorità Portuale** ha consentito di recuperare le somme per completare il finanziamento, individuare la stazione appaltante, procedere all' assegnazione delle aree di competenza all' **Autorità Portuale**.

Non resta adesso che restare fiduciosi- dichiarano congiuntamente i rappresentanti di Comune e **Autorità** che dalla Regione giungano presto buone notizie sull' approvazione del progetto e quindi procedere con la firma del contratto con l' impresa». A fare da guastafeste Saro Visicaro storico rappresentante dei comitati antitir: «Occorre stoppare l' appalto del nuovo approdo di Tremestieri. Gli ottanta milioni che dovrebbero servire a realizzare la megastruttura vengano utilizzati in aggiunta ai 27 milioni già destinati alla nuova via Don Blasco per creare un collegamento in sicurezza con l' autostrada. Il comitato la nostra città nei mesi scorsi ha scritto ai governi nazionali e regionali e alla Corte dei Conti». «Basta inutili sprechi- dice Visicaro- Basta buttare i soldi pubblici nella spazzatura. Basta con

## - segue

---

opere fantasma come il pontile dell' aeroporto di Reggio Calabria costato oltre tre miliardi e rimasto inattivo». Il comitato ha rappresentato sempre una voce di dissenso autorevole . Grazie alla quale si è posto per la prima volta il problema Tir in città. Il comitato, per la verità, non ha mai apprezzato la soluzione Tremestieri. Secondo Visicaro ora che è stato finanziato con 27 milioni, il decreto è stato firmato nei mesi scorsi, il progetto della via Don Blasco occorre puntare interamente su quella via.

"Occorre spostare l' intero traffico dello Stretto nel porto storico. Ci sono le invasature abbandonate in parte dalla ferrovie, c' è un porto naturale che ci invidiano». Nel porto storico raggiungibile grazie ad una nuova via don Blasco ci sarebbe posto per navi delle ferrovie, per navi private e per navi Roro.

C' è un solo particolare da perfezionare. E non è cosa da poco. Occorre evitare che Gazzi e Europa si trasformino in viali della morte. (\*EP\*)

Mozione in Consiglio

## «Il porto turistico deve diventare una vera risorsa»

*Invocata la presenza di yacht di media e grande dimensione*

Andrea Italiano MILAZZO Il porto turistico dovrebbe rappresentare per Milazzo lo strumento trainante dell'intera economia di un anno e non dovrebbe essere confinato in una sterile attività stagionale.

Il consigliere comunale Massimo Bagli invita le forze politiche e l'Amministrazione a riflettere sul ruolo del bacino mamertino e sulle attuali condizioni che - afferma - sicuramente non sono quelle di una città che dovrebbe, attraverso il mare, sviluppare la propria ricchezza». Per tale ragione - e al fine anche di evitare le solite prese di posizione che finiscono puntualmente nel nulla - Bagli ha presentato una mozione nella quale traccia gli indirizzi che si dovrebbero prescrivere a chi gestisce la portualità milazzese e che sino ad oggi, secondo alcuni esponenti politici, avrebbe dato meno di quanto ricevuto in termini di ricchezza.

«In tal senso - sostiene Bagli - quello su cui bisogna insistere, è che Milazzo abbia la presenza di yacht di medie e grosse dimensioni anche nella stagione autunnale ed invernale. Questo porterebbe a creare e mantenere notevole lavoro (meccanici, addetti al lavaggio, alla cambusa, alle piccole manutenzioni, alla lavanderia e tanto altro). Ma

qui sorge il problema, a mio avviso, di chi ha sino ad ora investito su Milazzo e non forse non abbastanza interesse affinché questa città emerga e si creino grandi prospettive di sviluppo, nuovi posti di lavoro, perché un eccesso di crescita potrebbe forse offuscare luoghi limitrofi».

E allora la sua conclusione: «Ci spiace che non si abbia un vero interesse perché questo avvenga a Milazzo.

Noi - sostiene - abbiamo capacità e potenzialità per fare crescere e migliorare ciò che abbiamo, rendendolo fruibile a tutti, e consentendo che la passeggiata lungo il porto dia piena soddisfazione».

In effetti in passato si era tentata la "carta" dei grandi yachts che si muovono nel Mediterraneo e per cercare di inserirsi in questi circuiti, e d'intesa con l'Autorità portuale, erano stati avviati contatti con la "Luise associates Sicily", società del gruppo Luise presente sul mercato nelle principali località del turismo italiano. Ma anche questa opportunità non è decollata.

Non sarebbe male riprendere il discorso, tenuto conto che i diportisti che viaggiano sui mega yachts incentivano notevolmente lo sviluppo economico del turismo sia per la loro presenza sul territorio, sia perché costituiscono un richiamo per altri visitatori che, come spesso accade, vengono a visitare quei luoghi dove sanno che è transitato un vip. Milazzo ha tutte le potenzialità per accogliere questa tipologia di vacanzieri, sia sotto il profilo dei servizi che della tranquillità dell'approdo stesso.4.

ANDREA ITALIANO

I vertici dell' **Autorità portuale** hanno chiesto al governatore di presentare l' istanza di proroga triennale al Consiglio dei ministri

## Porti, Crocetta chiamato a chiedere l' autonomia

*Venerdì la riforma che accorpa Messina e Milazzo a Gioia Tauro: in gioco gli attuali bilanci ed obiettivi*

La riforma dei porti è stata rinviata solo di pochi giorni a causa del disastro ferroviario in Puglia, che ha fatto slittare anche gli accorpamenti tra **Autorità portuali** previsti dal nuovo Piano nazionale della **portualità** e della logistica già da tempo sulla rampa di lancio del Governo Renzi. Ma venerdì prossimo, 22 luglio, a quanto pare, la riforma Delrio, con la sua grande ricaduta sui porti di Messina e Milazzo destinati all' accorpamento con lo scalo di Gioia Tauro - sarà adottata ed inizierà a produrre i suoi effetti: negativi o positivi. Cominceranno già nelle ore successive a delinearsi le varie "eccezioni" all' immediata trasformazione che riduce le Authorities da 24 a 15: in particolare, le richieste che più o meno velocemente verranno presentate allo stesso Governo Renzi, dai presidenti delle Regioni, così come prevede la stessa riforma, per il mantenimento dell' autonomia gestionale per tre anni. Le cosiddette istanze di moratoria. Ma cosa sta accadendo in tal senso, in questi giorni, sul decisivo asse politico "Palermo - Messina"? La questione della perdita dell' autonomia gestionale e finanziaria, nella programmazione e gestione dei porti di Messina e Milazzo, o vi ceversa del suo mantenimento per tre anni, è entrata nella lista delle priorità massime, oppure è al centro di silenzi distratti, di imbarazzanti equivoci, di calcoli politici? Difficile dirlo: da oggi, siamo sicuri, con l' innesco dell' ultimo conto alla rovescia prima del decollo, tutti i protagonisti e i comprimari del precedente dibattito infinito (era meglio con Gioia Tauro o con Catania? Sicuramente era meglio l' Authority dello Stretto) si rimetteranno in moto con posizioni di nuovo conio sull' unica vera carta rimasta da giocare: una proroga triennale assolutamente logica e meritata per i nostri due porti, visti i numeri di navi e passeggeri, nonché le ricchezze in termini fiscali, prodotte dall' asse **portuale** "Messina -Milazzo". Sicuramente il più completo asse **portuale** della Sicilia, peraltro straordinariamente arricchito e reso unico in Italia dalla specificità internazionale dello Stretto. Ma questa, al momento, è solo acqua passata, la storia di una sconfitta in una partita che, nonostante la logica statale della spending review, si doveva vincere. E invece la classe politica nel suo complesso l' ha persa, e ora è chiamata ad una battaglia di

## - segue

---

arroccamento - non di retrovia - che è quella per l'ottenimento dei "tre anni di moratoria".

La fase transitoria potrà pure essere vista come la bombola dell'ossigeno di un'autonomia che finirà, ma in ogni caso produrrebbe due effetti molto importanti: 1) anzitutto il completamento di programmi avanzati secondo i Prg portuali e delle opere pubbliche, senza possibili storni di fondi in conseguenza di una nuova gestione "unitaria": si pensi solo al recupero totale della Zona falcata 2) In secondo luogo dovrebbe favorire una giusta rivisitazione del peso dell'area dello Stretto, e di conseguenza del ruolo della **Autontà portuale** di Messina -Milazzo. Il problema vero non è certo né la sede né la presidenza.

Serve ancora e sempre quello che fin qui è mancato: un'operazione politica di giustizia e verità sui numeri del porto di Messina, sui passeggeri (primo in Italia) come sui crocieristi (primo in Sicilia) sulle operazioni industriali e gli introiti fiscali per lo Stato, per cui Milazzo occupa, tra i porti italiani, il quarto posto assoluto. Per tutto questo, il 6 maggio del 2016, il presidente dell'Authority Nino De Simone, delegato dal Comitato portuale, ha chiesto al governatore siciliano Crocetta di richiedere subito, non appena il Cdm varerà la riforma, la proroga triennale dell'autonomia.

Così come, verosimilmente, farà per il porto di Catania accorpato ad Augusta, sulla base dell'analogia istanza presentata dal commissario catanese Cosimo Indaco. De Simone lo ha fatto con una lettera accorata in cui, drammaticamente, fa riferimento «al periodo corrispondente al massimo previsto, pari a 3 anni, quale ultima occasione per la salvezza del tessuto socio-economico e dei livelli occupazionali di un territorio notoriamente afflitto da una sfavorevolissima congiuntura».

*ALESSANDRO TUMINO*

## Accelerata ai lavori del bacino di carenaggio Il cassone affondato torna al suo posto

*La struttura da 15 mila tonnellate finita entro un anno Si aspettano da Roma gli ultimi fondi per 85 milioni*

Il cassone galleggiante che fa da tappo al bacino fu realizzato e poi abbandonato. Per una mareggiata, però, andò alla deriva per due chilometri, poi colò a picco su un fondale di 14 metri nei pressi della diga foranea.

Salvo Ricco OOO Continuano ai Cantieri navali i lavori di ristrutturazione del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate. Lo scorso giovedì si sono concluse le operazioni di recupero e posizionamento del «cassone di tura», che hanno permesso la chiusura del bacino. Un passaggio fondamentale per le successive fasi dei lavori. Adesso, infatti, il bacino potrà essere svuotato per permettere alla ditta incaricata dei lavori, La Trevi spa di Cesena, di completare le infrastrutture interne. Una storia lunga quindici anni. Il cassone galleggiante che fa da tappo al bacino fu realizzato e poi abbandonato. Allora, dopo la brusca interruzione dei lavori di ristrutturazione, il cassone fu parcheggiato presso la diga Acquasanta. A seguito di una mareggiata, però, la struttura in metallo fu trascinata senza controllo nelle acque del porto. Dopo aver navigato per due chilometri, le correnti lo spinsero verso la diga Foranea, dove colò a picco su un fondale di 14 metri.

Per rimettere a posto il tassello mancante del bacino, è stato necessario prima il recupero dal fondo del mare e poi la fase di rigalleggiamento. Infine, il «tappo» è stato trasportato nell' area Fincantieri per essere riposizionato all' imboccatura del bacino. I lavori, in capo all' **Autorità portuale**, potranno adesso proseguire secondo il progetto originario. I passi successivi riguarderanno il consolidamento di tutti i cassoni di sponda, lo svuotamento, la bonifica dei fondali del bacino, e le necessarie verifiche sulle strutture esistenti, realizzate negli anni '90.

Servirà circa un anno per terminare tutti i lavori. «Un passo avanti verso la ristrutturazione del bacino - dice soddisfatto **Vincenzo Cannatella**, presidente dell' **Autorità portuale** - Dopo anni di abbandono, di blocchi parziali dei lavori per problematiche ambientali, finalmente siamo arrivati a una fase importante dei lavori di ristrutturazione. Gli interventi avviati dall' ente **portuale** serviranno al consolidamento della fondamentale infrastruttura che, una volta ultimata, consentirà nuove opportunità nel campo della costruzione, riparazione e trasformazione di grandi unità navali. Tutto ciò conclude **Cannatella** -

## - segue

---

permetterà il potenziamento dell'attività cantieristica palermitana».

Il finanziamento dell'opera è stato previsto tra i fondi della legge 166/2002, per un importo di 24 milioni, al lordo degli interessi per l'accensione del mutuo. Il progetto esecutivo è stato redatto in variante al progetto definitivo approvato e comporta un importo complessivo di oltre 25 milioni e mezzo. Per il completamento ci vorranno altri 85 milioni che dovrebbero arrivare dal governo nazionale.

L'Autorità portuale, il Comune e la Regione inoltre compongono il tavolo al ministero per lo Sviluppo economico dove si lavora alla firma sul contratto di programma per lo sviluppo della cantieristica siciliana. La priorità è la costruzione di un nuovo bacino galleggiante. Programmi e progetti del Cantiere navale saranno al centro dell'incontro che il prossimo settembre vedrà di fronte l'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, e il sindaco Leoluca Orlando, che segue con apprensione la vertenza sindacale in corso al Cantiere. «L'incontro - ha detto Orlando servirà per illustrare i piani del gruppo navale italiano nella nostra realtà produttiva locale ed è un'occasione importante di conoscenza e confronto sul futuro della storica vocazione industriale dello stabilimento cittadini».

### Approda in città l' iniziativa " Mediterraneo: il mare che unisce"

Il sindaco di Palermo Leoluca Orlando, l' assessore alla Comunicazione Gianfranco Rizzo ed il presidente della Consulta delle Culture Adham Darawsha hanno incontrato ieri a Palazzo delle Aquile il Console di Tunisia Farhat Ben Souissi ed il dr. Raffaele Bove, Medico veterinario dell' ASL Salerno ed appassionato di kayak, che da anni collabora con la Fondazione MIdA sui temi della disastrologia veterinaria e promotore dell' iniziativa "Il Mediterraneo: il mare che unisce". Erano presenti all' incontro anche il presidente della Società Italiana Medicina Veterinaria Preventiva, Antonio Sorice, il presidente della Lega Navale di Palermo Giuseppe Tisci ed il Consigliere di origini siciliane del 15° Distretto di Los Angeles, Joe Buscalino, in questi giorni in visita in Sicilia per la stipula di un accordo fra le **Autorità portuali** di Palermo e della "Città degli Angeli". In rappresentanza del progetto "Mediterraneo il mare che unisce", il dottor Bove ha voluto omaggiare il Console di Tunisia, dello stendardo della Regione Campania, nonché di uno dei 6 kayak impiegati per la traversata da Agropoli a Palermo, volta a promuovere la salvaguardia della biodiversità, della dieta mediterranea e delle attività di pesca nelle coste tunisine, con l' impegno di concludere la traversata fino a Tunisi il prossimo anno. Il Console tunisino ha invece auspicato che l' anno prossimo la traversata riesca a trovare il suo naturale approdo in Tunisia. L' obiettivo originario, di raggiungere Tunisi, infatti, è stato rinviato, oborto collo, a causa delle agitazioni e dei movimenti che turbano il continente africano, che hanno indotto i promotori a sospendere l' iniziativa per quest' anno. Sposando il progetto e sottolineando "l' indissolubile legame che unisce Palermo, città mediorientale in Europa, punto di riferimento mondiale della cultura dell' accoglienza, alla Tunisia ed ai popoli del Mediterraneo", Orlando ha voluto vergare la frase "Radici comuni, ali e vele comuni!" sulla chiglia del kayak che ha effettuato la traversata partita dalle coste di Agropoli il 25 giugno scorso con due barche a vela ed altri cinque kayak. L' itinerario originariamente scelto aveva un forte connotato simbolico: incrociare le proprie rotte con quelle utilizzate dai profughi e restituire al mare, alla terra ed ai popoli il suo ordine naturale, invertendo la tendenza di una realtà fatta di odio e sangue. Dopo avere ringraziato la Canottieri e la Lega navale di Palermo per l' impegno profuso a sostegno dell' iniziativa, Bove ha donato ad Orlando una pagaia in cedro del Libano fatta da Aziz, un artigiano tunisino che vive ad Agropoli. "Sarà uno strumento utile al Sindaco - ha detto il medico fra il serio e il faceto - per venire con noi in Tunisia l' anno prossimo". "Il viaggio - continua Bove - consente agli esperti presenti a bordo di realizzare un' approfondita analisi sullo stato di salute del Mar Mediterraneo e sulle tradizioni legate alla pesca ed alla dieta mediterranea con la collaborazione di esperti in food safety and security". L' iniziativa darà vita poi ad un documentario sulla fauna marina con protagonista la tartaruga Caretta caretta, animale in via d' estinzione. Com. Stam.

News

## "Quale futuro per il porto di Trapani"

Sul caso del Porto di Trapani è intervenuto il gruppo di Forza Italia Trapani, pubblichiamo per intero il comunicato: "Apprezziamo l'iniziativa tempestiva del consiglio comunale e, in particolare, del gruppo di Forza Italia, con a capo il consigliere Giuseppe Guaiana, di presentare una mozione denominata "Quale futuro per il porto di Trapani" che è stata votata favorevolmente nella seduta di questa mattina. Una mozione tramite la quale è chiara l'intenzione di salvaguardare il porto di Trapani che, se dovesse essere approvato il decreto Delrio, sarebbe accorpato all' **Autorità Portuale di Palermo**, subendone l'egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico. Adesso attendiamo che gli organi di Governo, adeguatamente sollecitati dal sindaco di Trapani e dal presidente del consiglio comunale, col chiaro obiettivo di far valere i diritti della città, diano una risposta in termini concreti anche sulle motivazioni che hanno indotto ad assumere una tale decisione. In particolare la speranza è che il presidente della Regione Crocetta difenda i diritti di una Regione a statuto speciale come la Sicilia con la collaborazione dei parlamentari trapanesi eletti all' Ars. Adesso più che mai è necessario che ognuno faccia la propria parte".

### Il consiglio comunale di Trapani approva una mozione di Forza Italia sul porto

A Trapani il consiglio comunale ha approvato una mozione presentata dal gruppo di Forza Italia che riguarda il futuro del porto. Il documento - illustrato dal consigliere forzista Giuseppe Guaiana - critica il nuovo sistema delle **Autorità Portuali** ed il decreto che sta per essere approvato che accorpa il porto di Trapani a quelli di **Palermo**, Termini Imerese e Porto Empedocle. La mozione chiama in causa la Regione ed invita il presidente Rosario Crocetta a chiedere una moratoria per 3 anni. Può farlo se la richiesta arriverà entro 15 giorni dall' approvazione del decreto. " Il decreto Delrio - ha sottolineato Guaiana - sta per essere approvato in queste ore, la mozione assume dunque un valore importante. Liguria e Campania chiederanno la moratoria per i porti di Savona e Salerno". A conclusione del dibattito consigliare il presidente Peppe Bianco ha messo la mozione ai voti per appello nominale. Hanno votato a favore lo stesso presidente, Guaiana, Mannina, Carpitella, Sveglia, Barbera, Guarnotta, Briale, Cavarrretta, Ruggirello (1953), Ruggirello (1958), Lamia e Peralta. Astenuti, Abbruscato, Grignano e Salone. Questa la nota di Forza Italia: Apprezziamo l' iniziativa tempestiva del consiglio comunale e, in particolare, del gruppo di Forza Italia, con a capo il consigliere Giuseppe Guaiana, di presentare una mozione denominata "Quale futuro per il porto di Trapani" che è stata votata favorevolmente nella seduta di questa mattina. Una mozione tramite la quale è chiara l' intenzione di salvaguardare il porto di Trapani che, se dovesse essere approvato il decreto Delrio, sarebbe accorpato all' **Autorità Portuale di Palermo**, subendone l' egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico. Adesso attendiamo che gli organi di Governo, adeguatamente sollecitati dal sindaco di Trapani e dal presidente del consiglio comunale, col chiaro obiettivo di far valere i diritti della città, diano una risposta in termini concreti anche sulle motivazioni che hanno indotto ad assumere una tale decisione. In particolare la speranza è che il presidente della Regione Crocetta difenda i diritti di una Regione a statuto speciale come la Sicilia con la collaborazione dei parlamentari trapanesi eletti all' Ars. Adesso più che mai è necessario che ognuno faccia la propria parte.

cronaca

## Segnalati due ordigni bellici a Galati Marina

Divieto di balneazione e navigazione, nonché di pesca e attività subacquee, nello specchio d'acqua antistante Galati Marina. E' questo il provvedimento adottato dal Comandante della Capitaneria di Porto di Messina, dopo la segnalazione ricevuta stamani sulla presenza di due ordigni bellici a circa 3 metri di distanza dalla costa. Spetterà adesso al personale dell'Autorità Marittima verificare la veridicità della chiamata giunta alla Sala Operativa. Per il momento, nessuno può dunque fare il bagno, pescare o transitare nella zona.

## Aliscafi a Ustica Lines e traghetti ai Franza

PALERMO. La Società di navigazione siciliana (Sns) verso lo "spacchettamento". La compagnia navale - che effettua per conto dello Stato i collegamenti con le isole minori - verrà divisa in due, con l'assegnazione del ramo aliscafi a Ustica Lines e di quello traghetti a Caronte&Tourist. Contestualmente Sns sarà trasformata in "società consortile per azioni". L'operazione, che dovrebbe scattare il 1° settembre, dovrà avere l'ok dei ministeri competenti (Mit e Mise).

Sns è la joint venture costituita dagli armatori Morace (Ustica Lines) e Franza (Caronte&Tourist) che, dopo una lunga battaglia legale, lo scorso 11 aprile ha rilevato la flotta ex Siremar, subentrando a Compagnia delle Isole. Ereditando la convenzione con lo Stato (55 milioni di euro annui) per 12 anni. L'assemblea dei soci ha deliberato la «scissione parziale» di Sns che, a sua volta, diventerà società consortile.

Un escamotage per mantenere la gestione unitaria dei servizi marittimi stabiliti dalla convenzione con lo Stato, che tuttavia fa già una distinzione tra "Linee Aliscafi" e "Linee Traghetti", obbligando il concessionario a «contabilità separata e analitica». È su questo passaggio che i due armatori fanno leva per arrivare allo "spacchettamento".

«La convenzione si presta ad essere eseguita separatamente, in relazione ai due diversi settori di attività che ne formano oggetto, da parte delle stesse imprese che hanno dato vita alla joint-venture per l'acquisizione di Siremar», si legge in una nota di Sns ai sindacati. «Resta ferma un'esigenza di coordinamento e gestione congiunta della convenzione dovuta anche al fatto che in essa è contemplata una serie di obblighi comuni ai due settori del servizio assunto o comunque inscindibili». Entro il 1° settembre si dovrà pure completare il trasferimento di 187 dipendenti (380 con gli stagionali) da Sns a Ustica Lines.

D. D.

## Forte vento e mare agitato, bloccati aliscafi e traghetti

*Sospesi i collegamenti con le isole minori, a Palermo alberi sradicati per le forti raffiche di maestrale*

Sospesi tutti i collegamenti con le isole minori per le avverse condizioni del mare che impedisce la navigazione e gli attracchi in sicurezza. Sono sospesi da questa mattina i collegamenti della compagnia Liberty Lines con le isole Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria, Linosa e Lampedusa. Il forte vento e il mare molto agitato hanno impedito la partenza di undici corse di aliscafi. In porto anche i traghetti della Siremar: annullata la corsa da Trapani alle Egadi della nave Vesta, la corsa Napoli-Isole Eolie-Milazzo in programma alle ore 20.00, quella delle ore 20 della nave traghetto "Laurana" in servizio sulla tratta Napoli- Eolie - Milazzo e la corsa delle ore 23 della nave traghetto "Paolo Veronese" in servizio sulla tratta Trapani-Pantelleria. A Palermo alberi sradicati e roghi di sterpaglie in città a causa delle forti raffiche di vento. Sul tratto che collega la Fiera del Mediterraneo con il Santuario di Monte Pellegrino, a pochi passi dal castello Utveglio, un grosso arbusto è finito in strada bloccando il transito dei veicoli. Sul posto i vigili del fuoco. Altri due grossi arbusti hanno ceduto all'interno del giardino comunale di Villa Trabia e in viale Strasburgo. Quest'ultimo è finito sul marciapiede. A fuoco alcune sterpaglie in via Ernesto Basile, poco prima dello scorrimento veloce Palermo-Sciacca e in viale Leonardo da Vinci. Un altro rogo di proporzioni più elevate, sulla Palermo-Messina, all'altezza di Pollina.

Favignana

## Collegamenti difficoltosi tensione al porto

OOO Momenti di tensione, ieri mattina, al porto di Favignana. Intorno alle 7, un gruppo di turisti rimasti sull'isola per due giorni a causa del maltempo che ha interrotto i collegamenti marittimi, ha bloccato l'imbarco sulla prima nave in arrivo da Trapani, previsto solo per coloro che avevano acquistato il biglietto in giornata. La situazione è tornata alla normalità dopo l'intervento dei carabinieri e l'attivazione di corse speciali. (\*LTO\*)



## Il porto di Valencia aumenta la capacità

Genova - Un milione di teu in più nel maggior terminal del Mediterraneo. Inaugurato alla presenza del ministro Pastor l'ampliamento del Noatum.

Genova - **Con l'inaugurazione dell'ampliamento del terminal di Noatum, il porto di Valencia ha aumentato di un milione di teu la propria capacità.** «Con questa opera - ha detto il ministro spagnolo dello Sviluppo, Ana Pastor - nel porto di Valencia, il terminal di Noatum, **che investirà in totale 122 milioni di euro**, si consolida come quello di maggiore dimensione di tutto il sistema portuale spagnolo. Questi investimenti dimostrano la buona sintonia che esiste tra l'iniziativa pubblico e privata in ambito portuale». **Le opere per l'ampliamento del Muelle de Costa, il molo su cui si trova il terminal di Noatum, hanno aggiunto 240 mila metri quadrati agli 1,2 milioni di metri quadrati già esistenti.** Il nuovo terminal, con l'aggiunta di 4 gru e 450 prese, ha adesso 18 gru di banchina e 1.470 prese reefer. L'investimento in infrastrutture, opere civili e rete elettrica è stato di 26,96 milioni di euro. Il terminal ha adesso 2,3 chilometri di banchina (di cui 540 metri lungo il solo Muelle de Costa), con fondali fino a 18 metri, e può ospitare contemporaneamente 4 mega porta-container.

Il ceo di Noatum, Douglas Schultz, ha detto che questo investimento «conferma il chiaro impegno a lungo termine che Noatum ha preso con Valencia e il suo porto, con l'obiettivo di potenziare lo sviluppo del terminal nella prossima era delle mega navi». Il presidente dell'Autorità portuale di Valencia, Aurelio Martinez, ha ricordato che quello di Noatum

## - segue

---

«è il primo e più importante terminal di servizio pubblico per contenitori del porto di Valencia», che nel 2015 ha movimentato il 44,7 per cento del traffico totale di contenitori dello scalo, pari a 2 milioni di teu, «ossia più di tutto il porto di Barcellona». Fino al principio degli anni 2000 i due scali di riferimento per la Spagna erano Algeciras per il traffico di transhipment e Barcellona per quello di destinazione finale. **Negli ultimi anni Valencia ha superato entrambi, diventando lo scalo di riferimento della capitale Madrid.** Nel 2016 i terminal di Valencia hanno movimentato 4,6 milioni di teu, suddivisi fra Noatum (2 milioni di teu), Tcv (che sui moli di Levante ha movimentato 1,5 milioni di teu) e Msc (1 milione di teu sul molo trasversale di Costa).

Da parte sua il ministero dello Sviluppo sta lavorando per completare e modernizzare i collegamenti ferroviari dei porti. Così è stato presentato alla Commissione europea il progetto Cef "Connect", nel quadro della nuova rete Ten-T, per un importo di 55 milioni di euro, **riuscendo a ottenere un cofinanziamento di 11 milioni di euro attraverso il meccanismo "Connettere l'Europa"**, che permetterà di dotare tutte le aree del porto di accessibilità ferroviaria ad alta prestazione, tanto con scartamento ferroviario sia iberico sia Uic (quello in uso in quasi tutto il continente europeo). Questi investimenti, uniti a quelli che si realizzeranno con il Fondo finanziario per l'accessibilità terrestre portuaria, pari a 467 milioni di euro, e a quelli che il ministero per lo Sviluppo ha assegnato al Corridoio mediterraneo (pari a 6,35 miliardi di euro) dovrebbero permettere, secondo le intenzioni dello stesso ministero, la piena integrazione fra trasporto marittimo e ferroviario, adeguando corridoi e centri nodali.

## Traffico merci, doppio record ad Anversa

Doppio record nel **porto di Anversa**. Nel primo semestre del 2016 lo scalo belga ha movimentato 108,3 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 3,6% rispetto a 104,5 milioni di tonnellate nei primi sei mesi del 2015, periodo nel quale era stato stabilito il precedente record semestrale di traffico.

Nel solo secondo trimestre del 2016 il traffico merci ha raggiunto i 55 milioni di tonnellate, con una crescita del 2,9% rispetto al periodo aprile-giugno 2015 nel quale era stato stabilito il primato trimestrale con 53,5 milioni di tonnellate.

Nella prima metà del 2016, l'Autorità portuale di Anversa ha registrato un deciso incremento (+78%) degli scali di portacontainer di grande capacità, pari ad almeno 13mila teu.





## «Convenzione Solas, l'Italia ha superato brillantemente l'esame»

Roma - «I risultati definitivi e un bilancio complessivo - dice il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti - non potranno ragionevolmente essere disponibili prima di tre mesi».

Roma - I porti italiani hanno avuto poche settimane, dopo l'approvazione delle linee guida internazionali e il loro recepimento in Italia lo scorso maggio, per adeguarsi alla norma internazionale (emendamento alla convenzione Solas) che obbliga a pesare i container prima dell'imbarco. Nonostante l'invito dell'Imo a non essere troppo fiscali nella fase (cominciata il primo luglio scorso) di introduzione della norma, il timore da parte di amministrazioni e operatori era che prevalesse la mancanza di preparazione sia per quanto riguarda gli strumenti di pesatura certificati, sia per quanto riguarda la conoscenza delle procedure da parte degli operatori - dai caricatori agli autotrasportatori - **sia infine per quanto riguarda gli strumenti informatici attraverso cui viaggia l'informazione richiesta, ossia il cosiddetto documento Vgm** (verified gross mass). Tutto questo poteva portare a intasamento del flusso di traffici, costi aggiuntivi e anche contenziosi legali.

### **Alcune settimane dopo l'entrata in vigore dell'emendamento qual è la situazione?**

«I risultati definitivi e un bilancio complessivo - risponde il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti - non potranno ragionevolmente essere disponibili prima di tre mesi. A fine estate si potrà valutare con chiarezza quanto le nuove norme sulla pesatura dei container abbiano effettivamente inciso sull'operatività dei porti, quali oneri e eventuali ritardi abbiano provocato, e quindi perfezionare ulteriormente le soluzioni operative».

## - segue

---

### **Al di là dei dati ufficiali, qual è la prima impressione?**

«Già oggi si può affermare, senza timore di smentite, che i maggiori porti italiani, e con loro i principali terminal sia portuali che retroportuali, hanno brillantemente superato quello che potrebbe essere definito uno stress test. Di fronte a una normativa internazionale, cogente e importante perché mirata a garantire la sicurezza delle navi e quindi di migliaia di marittimi, e di fronte ai nuovi pericoli posti in essere dall'entrata in servizio delle grandi navi porta-container, nelle quali l'equilibrio dei pesi è funzione diretta di stabilità e di tenuta delle strutture, il sistema Italia ha reagito decisamente meglio e con maggiore efficienza di quanto accaduto in altri Paesi europei, dove si è tentato di aggirare le forche caudine della nuova convenzione Solas».



## «Pesatura container, così si è attrezzato l'Interporto Toscano» / INTERVISTA

Genova - «Utilizziamo due pese a ponte metalliche certificate con portata massima di 80 tonnellate collegate al sistema TPCS del Porto di Livorno», dice il direttore tecnico Claudio Bertini.

Genova - «Utilizziamo due pese a ponte metalliche certificate con portata massima di 80 tonnellate collegate al sistema TPCS del Porto di Livorno. L'utilizzatore può pagare con bancomat o carte di credito o avvalersi tramite convenzioni specifiche con la nostra società di codice identificativo cliente o badge rilasciati direttamente da Interporto, con fatturazione a fine mese». Lo dice in questa intervista il direttore tecnico dell'Interporto Toscano, **ing. Claudio Bertini**.

---

**Dal primo luglio entrerà in vigore la pesatura obbligatoria dei container in esportazione dal porto. Come si sta attrezzando la sua azienda?**

«Come Interporto ci siamo organizzati costruendo una piattaforma con 2 pese certificate di ultima generazione, completamente automatizzate che lavorano h 24, con un'assistenza di nostro personale dal lunedì al venerdì dalle 6.00 alle 18.00 per l'utilizzo e formazione degli stessi utilizzatori».

**A suo parere l'emendamento alla convenzione Solas che introduce questa novità è condivisibile, oppure è solo un ostacolo all'operatività quotidiana?**

«L'entrata in vigore della Solas è assolutamente condivisibile in quanto la sicurezza in mare è il principale obiettivo da perseguire. Superata la prima fase organizzativa, la stessa rientrerà fra le procedure quotidiane da esperire».

## - segue

---

### **Come giudica la preparazione del porto di Genova su questo fronte?**

«Non conosciamo a fondo la situazione del Porto di Genova; dagli operatori apprendiamo che dopo una prima fase di allarmismo hanno trovato soluzioni diffuse sul territorio».

### **Come giudica invece la preparazione degli altri scali su cui lavora la sua azienda?**

«Livorno ha la fortuna di avere un'area retroportuale importante ed organizzata a pochi km dal porto che può svolgere tranquillamente anche questa funzione».

### **Le linee guida in materia presentate dal Bic (Bureau international des containers) sono efficaci o al contrario troppo generiche?**

«Inizialmente sono apparse abbastanza generiche ma il lavoro svolto dalle Capitanerie a livello nazionale e locale è stato fondamentale per chiarire anche aspetti operativi».

### **Quali sono le pese che la sua azienda utilizzerà a partire dal primo di luglio?**

«Interporto utilizza due 2 pese a ponte metalliche certificate con portata massima di 80 tonnellate collegate al sistema TPCS del porto di Livorno. L'utilizzatore può pagare con bancomat o carte di credito o avvalersi tramite convenzioni specifiche con la nostra società di codice identificativo cliente o badge rilasciati direttamente da Interporto, con fatturazione a fine mese».

**IL CONVEGNO** LE RELAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI

## Le procedure di pesa: gli operatori vanno a lezione

SULLE procedure di pesa certificata imposta dalla Solas, i porti italiani si sono attrezzati, ma non mancano ancora gli elementi da chiarire nei tre mesi di rodaggio previsti. Per iniziativa delle associazioni Asamar e Spedimar, dell'autotrasporto merci e dei terminal, oltre che il determinante apporto della Capitaneria, si è tenuto ieri in Camera di Commercio un seminario formativo sul tema. Curato dal centro di formazione dell'Authority diretto da Antonella Querci, il seminario è stato aperto dall'illustrazione dei dettagli normativi e procedurali dell'emendamento Solas da parte della Capitaneria di porto. Molto tecnico, il seminario ha visto poi le relazioni a cura dell'Asamar, fatte dagli agenti marittimi Parziale e Nencioni, e l'illustrazione dell'operatività nei terminal livornesi dei contenitori, il Tdt e il Lorenzini. Punto focale dell'intera operati-



vità livornese, le due pesche installate all'interporto Vespucci di Guasticcio, che hanno dimostrato una buona operatività e dopo qualche aggiustamento della procedura sembrano svolgere la propria funzione in modo soddisfacente, anche se non sono mancati problemi nei momenti di punta e se per alcuni autotrasportatori il tempo per il "dirottamento" all'interporto e la spesa di 25 euro a "pesata" sono stati giudicati aggravii non lievi.

**INTERESSANTE** anche la definizione del ruolo e delle responsabilità dello spedizioniere con una relazione curata dalla Spedimar, che sull'intera applicazione locale delle norme Solas è stata parte determinante. La sperimentazione prosegue con gli aggiornamenti e le precisazioni che arrivano dal Comando generale della Guardia Costiera di Roma e con la vigilanza della Capitaneria di porto.

A.F.

VIAGGIO NEL TERMINAL GENOVESE GESTITO DAL GRUPPO MESSINA

# Contenitori pesati uno a uno nuova rivoluzione nei porti

L'obbligo è in vigore dal 1° luglio in tutti gli scali del mondo  
Il margine di errore è del 3%. Altrimenti la merce resta a terra

## IL REPORTAGE

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Nel porto di Genova, per arrivare al terminal gestito dal gruppo Messina, si attraversa un ponte che passa sopra il torrente Polcevera. Oltre la sbarra d'ingresso un muro di container accatastati, uno sopra l'altro. E poi un piazzale, enorme, gru e mezzi meccanici in movimento, che alle undici del mattino sono operativi, già da ore. In lontananza il mare, e la nave "Jolly Vanadio" ormeggiata in banchina, pronta per salpare direzione Salerno. L'arrivo di Ignazio Messina, ad del gruppo di famiglia che gestisce la struttura portuale, viene salutato dai dipendenti che lo incrociano all'ingresso con un «Buongiorno dottore». Ma al primo controllo anche il terminalista e armatore genovese deve indossare la pettorina catari-frangente, quella affidata agli esterni che varcano la struttura.

### Le nuove regole

Nel dicembre 2014 l'Ismo, l'organizzazione marittima delle Nazioni Unite, ha stabilito che per ogni container caricato su una nave e destinato all'esportazione, debba essere presentato un documento che ne certifichi il peso, il cosiddetto Vgm (verified gross mass). La nuova regola è entrata in vigore dal 1° luglio scorso in tutti i porti del mondo, scali italiani compresi.

### Procedura online

La procedura adottata dai principali terminal, compreso quello del gruppo genovese Messina, corre in rete. Il camion che trasporta il contenitore viene pesato una prima volta: si ricava il peso lordo. Il mezzo poi si dirige in banchina, scarica il contenitore che viene caricato sulla nave e poi

ritorna alla pesa per essere pesato una seconda volta. A questo punto si ricava la tara, e si ha tutto il necessario per ultimare l'operazione. Negli uffici del terminal, gli addetti al servizio spediscono via telematica tutti i dati al caricatore (oppure allo spedizioniere) che opera il container. Un ultimo controllo e la pratica è ultimata: il caricatore (oppure lo spedizioniere) dà il suo ok e invia, tramite il sito del gruppo Messina, il cosiddetto Vgm al terminal. La merce può partire.

### Margine di errore

I controlli sui contenitori vengono effettuati a campione dalla Capitaneria di Porto. Il margine di errore, rispetto ai dati dichiarati dopo la pesa, è del 3% e comunque non oltre i 500 kg rispetto a quanto risulta da un'eventuale pesatura di controllo. Se le cifre non sono in regola, la merce resta a terra e non può essere imbarcata.

### Il peso della nave

La pesatura obbligatoria per i contenitori, è stata introdotta per evitare nuovi incidenti in mare, visto che in passato, per quanto riguarda soprattutto le navi full-container, si sono verificati numerosi incidenti a causa di pesi dichiarati differenti da quelli reali.

### Procedura in 10 minuti

Dieci minuti circa, in condizioni normali. Tanto è il tempo necessario per completare un'operazione di doppia pesatura, e consentire all'autotrasportatore di lasciare il terminal. Una volta caricata di contenitori e merce varia, la "Jolly Vanadio" è pronta lasciare il porto. Si tratta di una nave ro-ro portacontainer costruita in Corea e consegnata all'armatore lo scorso anno.

## - segue

Valore 75 milioni di euro. Il comandante Novelli, di Pozzuoli, saluta e chiama l'equipaggio: «Mollate gli ormeggi».

[www.themediatelegraph.it](http://www.themediatelegraph.it)

© BY NCHD AL CLN DRITTI RISERVATI



Motrice, rimorchio e container pieno vengono pesati, si ricava il peso lordo



Il contenitore viene caricato a bordo della nave ormeggiata in banchina



Seconda pesatura solo per motrice e rimorchio, si ottiene la tara



Tutti i dati sono online, l'operazione è conclusa

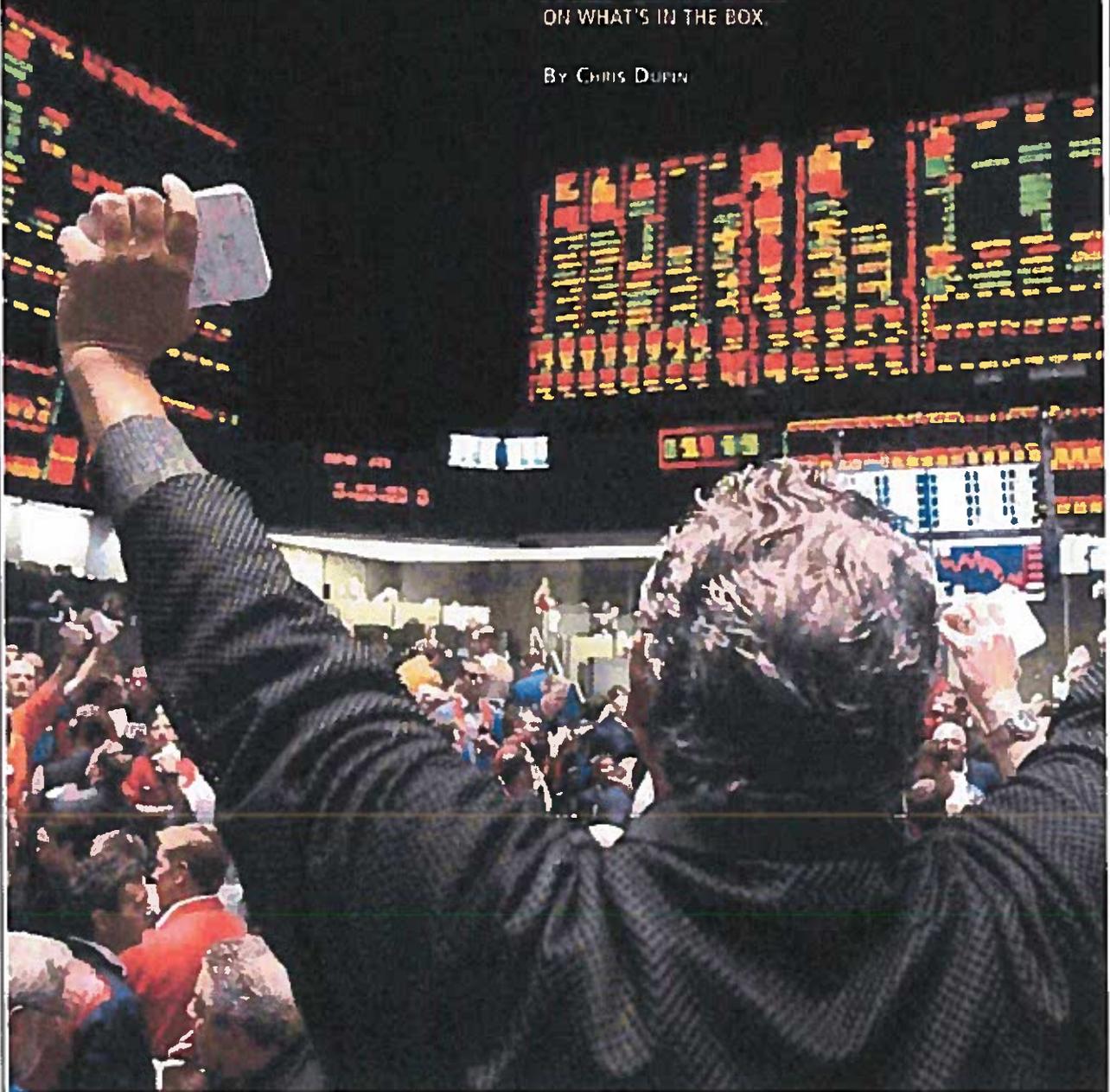
FOTOGRAFIE PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

Who's Making Money?

## IS CONTAINER SHIPPING A COMMODITY? >>>

PRICING LESS DEPENDENT  
ON WHAT'S IN THE BOX.

By CHRIS DUPIN



## - segue

**H**as container shipping become a commodity where all containers are priced similarly? It's a question that can spark spirited debate among different players in the industry.

The simple answer is no, but pricing today is more likely to be based on a carrier's cost of providing the service and the value of a customer's business than on what is in the container, but even those differences have been lessened in recent years as shipping lines chase cargo at a time when the industry is awash in excess capacity.

Brian Conrad, executive administrator of the Transpacific Stabilization Agreement, which includes 14 of the largest container liner companies, said with current overcapacity, "rates seem to be driven right now by supply-demand factors and market share and load-factor concerns."

He said it is very difficult for carriers to differentiate pricing based on what is in a container, "unless you have a commodity that really requires very special handling or is very time sensitive. In that case, you might be able to get a little bit more of a premium."

"But the days... of footwear getting a different rate vis-à-vis toys, getting a different rate vis-à-vis computers," has largely disappeared in the past three or four years, whereas it was quite common a decade ago, he said. "The market does seem to be moving more toward a commoditized rate practice right now."

In the short term, Conrad does not expect to see the carriers returning to the practice of pricing products very differently depending on what is in the container, but adds, "I wouldn't say never, we just don't know."

"I think unfortunately it's true. About the only distinctions that are made in today's world is on your specialized commodities, hazardous, refrigerated and such. Then there's some differentiation. But the old saying a box is a box is a box, that's pretty much how things are with carriers," said Gary Ferrulli, president of North America for Los Angeles-based Unicon Logistics.

"You can look at the transpacific east-bound and there's going to be a little differential maybe for garments," he said, where shippers may pay a \$50 to \$100 premium.

"And, of course, there will be differentials for the reefer and fireworks, but other than that when you look at the spot market rates you see it pretty much applies to the vast majority of the dry cargo that's moving that's not under service contracts," he added.

Patrik Berglund, chief executive officer of the Oslo-based rate-tracking company

Xeneta, thinks if the market improves carriers are "going to introduce everything they have in their arsenal."

Juergen Pump, senior vice president of Hamburg Süd North America, noted that ocean shipping "is anything but a commodity business."

"There certainly is an element of it as far as strictly the ocean transit is concerned but that's really where it stops, because the big differentiator is really what happens on the shore side—whether it's cargo delivery, whether it's intermodal service, quality of the equipment. Documentation quality is a big driver in our industry, responsiveness to inquiries. It's a long list," he said.

Pump said with the rise of large vessel-sharing alliances, "it's even more important to provide individual service. The ocean aspect of it is just one part of the equation. You can get the same transport from Shanghai to Long Beach, and that portion may be identical to five other carriers on the ship, but that's really where it ends. Then it comes to: does the product get a proper arrival notice in a reasonable amount of time, is the bill of lading correctly rated, is the container without holds, how is the IT support, event tracing—there are significant differences between ocean carriers."

He said differential pricing based on the content of a container depends on the trade lane.

"Let's say you have a trade that is in trouble because of overcapacity, there's certainly a tendency that the bandwidth between the highest and the lowest rate gets squeezed to sometimes less than \$100 between waste paper and electronic components. If you have a trade where supply and demand is reasonably balanced then there are significant price differences."

"I think that there are thousands of people in the industry, employees of ocean carriers and employees of the intermediaries, NVOCCs, who on a daily basis resist the commoditization of ocean freight," said James Devine Jr., president of Distribution Publications Inc., a tariff publisher based in Oakland, Calif. "They're all working very hard to differentiate their services from the competition and no, it's not a commodity and they don't want it to be because they believe that will be much less profitable."

"I'm seeing them every day, tariffs and service contracts and other related things,

and yes, there's a wide range of freight rates," he said. "Commodity description definitely has something to do with it—high-value cargo, low-value cargo, hazardous cargo, cargo that needs special handling, cargo that doesn't need special handling, cargo that moves on a seasonal basis, cargo that weighs more, weighs less, how it stows in the container. Those are all factors that impact the freight rates that are negotiated and ultimately paid."

Devine said volumes and capacity between different port pairs have a major influence on rates.

"When you're looking at Shanghai to Los Angeles and Long Beach where there's so many vessels and so many services, yeah the number of slots available is going to impact the price there, and then when you look at smaller ports like Qingdao to Oakland or Qingdao to Portland, the smaller volume between those ports is definitely going to impact the price. And there isn't a standard add on—oh we just add on \$50 dollars to the Shanghai price for Qingdao, or we add \$100 to the Los Angeles price for Oakland. Folks don't want to do that. That reduces profitability," he explained.

"I certainly think that the days of gold paid the highest and ping pong balls paid the lowest, that's gone," said Rich Roche, vice president of international transportation at Mohawk Global Logistics and a member of the Transportation Committee of the National Customs Brokers and Forwarders Association of America. "Certainly, you're basically looking at the movement of the container itself regardless of what's in it."

"Carriers today, it seems like they're scrambling for market share. And when they're doing that it's a box that courts not a commodity description. I would say that we really have moved towards an LAK (freight-all-kind) GDSD (general department store merchandise)-type of market," he added.

Jeff Bergmann, CEO of Worldwide Logistics, which manages the Toy Shippers Association, NCBFAA's Shippers Association, and International Housewares Shippers Association, said "I've been doing this for 25 years and obviously when I first got into this it was very commodity specific."

Today he said, "We will let the steamship lines know what the commodity is... but everything's pretty much the same rate no matter what we're seeing, what the commodity is, unless it's hazardous or something along that line. That's the direction we've seen it go."

"We have contracts with 16 carriers. Only one charges different rates for garments versus everything else," said Sara Mueys, chief executive and president of Gemini Shippers Group, another large shippers'

## - segue

association. "We don't expect rates to vary by commodity anymore."

Robert Ambrite, a vice president at Hanjin Logistics, said when he began in the business in 1972, every line differentiated themselves with transit times, customer service, and even different containers. Conference carriers generally charged a premium of about 10 percent over non-conference carriers.

Philip Damas, director of Drewry Supply Chain Advisors, said when his firm runs tenders for annual or long-term contracts for beneficial cargo owners using Drewry's e-Sourcing Ocean Freight Solution, "carriers quote one rate for several products, where the service requirements are the same, with the exception of refrigerated, hazardous and other special requirement products."

He said that customers of Drewry's rate benchmarking service are also happy to compare their freight rates against the rates of other beneficial cargo owners in completely different industries, provided the service requirements are the same. "But some products have lower service requirements than others and are priced lower, so it is not possible to generalize," he said.

"For the spot market, there are obviously freight-all-kind and general department store merchandise freight rates, irrespective of products, and I believe that there are much fewer different product-specific tariffs than in the past, but there are still different spot freight rates for products such as agri-products, scrap metal, waste paper and recycled products," Damas said. "So, it is not true to say that there is a single rate for all products either in the spot or in the contract markets."

Ferrulli said geography, whether a carrier can obtain backhaul cargo or will have to incur major expense in repositioning containers, is a major driver of freight rates. For example, he estimated carriers have a surplus of about 16,000 empty containers a month out of the greater Dallas area that need to move back to Asia for reloading.

Peter Gruettner, president of Extra Logistics in Lakewood, Calif., said pricing is based more on the cost of moving a container between two points than what is in the container. He said this is similar to how air freight is priced — "a kilo of scrap plastic or a kilo of microchips, they look at it as a kilo is a kilo," unless it is hazardous cargo.

Regular or high-volume shippers will generally get a better price, though he said non-vessel-operating common carriers, who are among the largest shippers, may pay more than very large beneficial cargo owners when moving freight-all-kind consolidated containers.

That's because NVOs need a guarantee

that their containers will not be bumped during periods of high demand, but also, Gruettner said, carriers "understand the math that at the end of the day a consolidator is building consolidation containers for a profit."

Gordon Downes, CEO of the start-up New York Shipping Exchange and a former executive at Maersk and brewer SAB Miller, said "I don't think we can say that container shipping is 'commoditized.' There are at least three meaningful ways that carriers can differentiate, namely transit time, reliability and service.

"The ways that carriers differentiate have evolved. Perhaps 10 years ago, a carrier could have charged a premium simply because they had a strong brand, or the shipper needed to move high-value cargo. Today, with the help of applications like Xeneta, shippers know what the market rate is, and they simply aren't prepared to pay a premium just because they ship high-value cargo. These days, smart shippers care a lot more about the data, like their carrier's actual average transit time, on time arrival ratio, and even the standard deviation. This can have a major impact on a shipper's metrics, for instance inventory holding costs, working capital, on-shelf availability and even sales. As the industry evolves, carriers need to differentiate in ways that are measurable and meaningful for their shippers."

The 16 carriers that are members of the four major east-west alliances today — the 2M, Ocean3, G6 and CKVHL — are reorganizing themselves.

Several carriers are merging — COSCO and China Shipping, and CMA CGM and API — and it is possible that Hapag-Lloyd and UASC and even the two South Korean carriers, Hanjin and Hyundai Merchant Marine, could be combined. There is still a question about whether a couple of the carriers will be included, but it seems likely that all the carriers that had previously belonged to those four alliances will now just be members of three vessel-sharing partnerships — the 2M, OCEAN Alliance and THE Alliance.

"Obviously those carriers within alliances won't be able to differentiate their transit times. After all, they are loading on the same ships. Here, I think, reliability and service levels will become the key differentiators. For instance, an alliance member that offers a guaranteed allocation during peak will be able to charge a premium over another alliance member who might overbook their allocation and then risk rolling cargo. Likewise, an alliance member with well managed equipment flows could be more reliable than another alliance member who

may run into equipment shortages from time to time," Downes said.

Downes believes "it is very important for carriers to compete with differentiated products, and not just price, because that creates more product choice for shippers and more revenue opportunities for carriers."

Don Pisano, president of American Coffee Corp. and chairman of the Ocean Transportation Committee of the National Industrial Transportation League, said he believes "carriers are in the process of commoditizing themselves. They appear to be on a quest for size to achieve the economies of scale while neglecting the basic elements for more organic growth, competing for business on the basis of rates, routes, and customer service. Between the recent mergers and acquisitions and the vessel-sharing agreements, it is getting more difficult for carriers to distinguish themselves, particularly on the east-west trade.

"Most small and medium-sized shippers like ourselves complain that customer service levels have fallen to new lows. The carriers' sales reps are out hustling to gain additional business with little time to assist customers in their day-to-day needs. Yet, they have been getting little backup support from well trained and knowledgeable staff to service their existing accounts," he said.

"It is taking longer to receive service contract proposals and amendments, resolve freight bill discrepancies, and it has become more difficult to deal with the occasional problem shipments and issues with their marine terminal operators. Most successful businesses are keenly interested in listening to customers, understanding their needs and doing their utmost to meet those demands. The carriers just don't seem all that interested in what their customers have to say, or at least, it doesn't appear to make it that far up the management chain to make any difference," Pisano added.

Peter Friedmann, executive director of the Agriculture Transportation Coalition, also is concerned about the homogenization of container carrier services because of the alliances. AgTC feels it is important to recognize carriers who offer superior service and he notes the results of an ocean carrier performance survey of its members is highlighted every year at the group's annual meeting.

Berglund, of Xeneta, a service that allows shippers to compare container freight prices, said for the past decade carriers have been "fighting this commodity stamp with everything they have basically. It's the worst thing you can say to a carrier that they're selling a commodity."

But given the oversupply of tonnage and

## - segue

low freight rates, he thinks "the climate is spot on for them to stop fighting this. Because there is a difference between a commodity and cheap.

"Think about coffee beans, for instance. You pay for different various quality of coffee beans and coffee beans is a commodity. But you need to have transparency in both pricing and quality, which this industry has been lacking proper transparency for as long as I've been in the industry and before that we're talking faxes and telexes," Berglund said.

"I think there is definitely an opportunity to make substantial profits if everyone acknowledges it is a commodity. But then full visibility and transparency would be required on both price and quality, which is what we're working on in achieving with Xeneta," he said.

Carriers say they differentiate pricing on factors such as weight, volume, commodity, and contract length.

He said Xeneta has built up a database of 12 million contracted rates, between 160,000 port pairs, and that it shows there is no correlation between lower prices and shippers who move higher volumes of containers.

"I can show the case of a company with 4,000 TEUs that has a way more com-

petitive, long-term contract than one with 80,000 TEUs," Berglund said.

And he said the company has also seen carriers offering similar rates to shippers asking for short- and long-term contracts.

"I respect the carriers, they are really struggling. But we have seen some crazy rates," he said.

Carriers are so desperate for cargo that Berglund has seen shippers offered rates of just \$6 to move containers back from Europe to Asia, or even at no charge if they will pay the terminal-handling charge in the origin port.

"That is better than nothing, to move an empty box back to Asia to fill it up," he said.

Andrew Thomas, a professor of marketing and international business at the University of Akron, agreed that part of the reason that container shipping has become a commodity is because it has become so inexpensive.

Back in the 1990s, when Thomas was involved in a company that exported motorcycles from China to South America, he recalled paying \$25,000 to \$30,000 to move a single 40-foot container.

"The price went down exponentially, because the innovation, containerized shipping got cheapened," he said. "As efficiencies entered in, there was competi-

tion—more people could do it better and inefficiencies got wrung out of the system. Now the system is so efficient that it's hard to distinguish different companies within the business, and that's why you've seen such consolidation in the industry. Because of these massive efficiencies, you can't have so many smaller shipping companies as there were 20 or 30 years ago."

In addition to the technical invention of containerization, Thomas noted a fundamental reason for world trade has grown so quickly and shipping has become so inexpensive is that the U.S. Navy has guaranteed freedom of navigation all over the world.

"Around the world, nations and companies have all built their business plans and I think their national security arrangements around the assumption that the Americans will continue to do this and pay for it," he said. "That's been a big breakthrough and that's enabled this commoditization, I think, to take place. But at the same time, the question is, and I think our current election cycle kind of reveals this, is that some Americans are thinking maybe we shouldn't have to be paying for all this for all time. I can tell you when you talk to people around the world, they get a little scared because this is something they don't want to have to deal with." ■