

# INDICE



## Primo piano:

**Riforma dei porti (Il Secolo XIX)**

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Persi 160mila crocieristi..."** (IL Sole 24 Ore)

### Genova:

**"...Ottolenghi, un piano da 50mln..."** (Il Secolo XIX)

**"...L'Ultimo carico di carbone..."** (Ansa, Il Nautilus)

### Livorno:

**"...Poco più di anno fa perse la vita un marittimo..."** (La Nazione)

**"...Muore travolto da mulletto..."** (The Medi Telegraph, Quilivorno.it,  
Il Tirreno, La Nazione, Corriere Fiorentino)

**"...Dal 27 al 31 luglio: Effetto Fortezza..."** (L'Informatore Navale)

### Piombino:

**"...Ex Lucchini ancora in alto mare..."** (Il Sole 24 Ore)

**"...Al porto il ritardo è palese..."** (Il Sole 24 Ore)

### Napoli:

**"...Domani giornata sulla sicurezza al mare..."** (Informazioni Marittime)

**"...Nel 2017 prenderà mezzo milione di crocieristi..."** (Informatore Navale)

### Gioia Tauro:

**"...La Presidente di Contship bolla la visita al porto di Lafazanis..."**  
(Gazzetta del Sud)

### Cagliari:

**"...Inaugurato un nuovo terminal..."** (Il Sole 24 Ore)

### Messina:

**"...Crocetta firmerà la richiesta di delega..."**

(Gazzetta del Sud, TempoStretto, Normanno, IlcittadinodiMessina.it)

**"...Stretto, Laboratorio spinge sulla modernità..."** (Il Quotidiano di Sicilia)

## Notizie da altri porti

ULTIMI MOVIMENTI PRIMA DEL GIRO DI NOMINE. A VENEZIA CANCIAN FAVORITO PER SUCCEEDERE A COSTA

## Riforma dei porti, ultima settimana di trattative

Slitta l'approvazione del testo. Genova, per il segretario spunta l'idea di un funzionario regionale

### IL CASO

SIMONE GALLOTTI

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

Il decreto deve ancora effettuare alcuni passaggi con il ministero dell'Economia per verificare l'invarianza dei costi (se la riforma è sostanzialmente a costo zero per le casse dello Stato) e poi finalmente il testo

approderà da Renzi che darà il via libera. L'appuntamento è slittato a venerdì prossimo. Teoricamente le nomine potranno iniziare subito dopo, ma sono previsti 45 giorni per trovare l'intesa con i presidenti di Regione. Un passaggio politico che però in alcuni casi, anche informalmente, sarebbe già stato archiviato. A Genova è ormai data per certa la nomina di Paolo Signorini, attuale diret-

tore della Regione guidata da Toti, a presidente del porto che sarà accorpato a quello di Savona, Nomina tecnica - Signorini è stato alto dirigente del ministero delle Infrastrutture - e gradita al governatore Giovanni Toti. Il nome è talmente consolidato che ormai si pensa ai candidati al ruolo di segretario generale. Signorini potreb-

be anche affidarsi a funzionari e dirigenti conosciuti nel suo breve regno in Regione, dando il via all'era dei tecnici a Palazzo San Giorgio.

Anche altre partite sembrano ormai chiuse: oltre al capoluogo ligure, tutto sembra già scritto per Trieste, Ancona, Ra-

venna, Taranto. A Trieste rimarrà Zeno D'Agostino, attuale commissario, gradito alla presidente Serracchiani. In Romagna Claudio Casadio, esponente Pd, già presidente della Provincia. Infine in Puglia a cercare di sollevare le sorti dello scalo di Taranto, rimarrà

Sergio Prete. Sul resto delle Autorità portuali è ancora tutto da decidere. Dalla Spezia dove il borsino con le quotazioni di Forcieri si alza e si abbassa ormai quotidianamente. A Livorno, Guerrieri, l'attuale numero uno di Piombino, è tornato in pole, ma il territorio to-

scano è sotto la lente di Palazzo Chigi e Luca Lotti, potente sottosegretario di Renzi, potrebbe voler inserire un nome a lui gradito. A Civitavecchia è difficile che Pasqualino Monti, attuale presidente di Assoport, l'associazione degli scali italiani, non trovi la riconferma. Mentre su Napoli il dossier, riferiscono fonti ministeriali, è complicato e una soluzione la stanno cercando i due napoletani che siedono al vertice del ministero: Ivano Russo, l'uo-

mo-porti di Delrio, e Ennio Caschetta, numero uno della Struttura di Missione. Gli operatori locali hanno chiesto pubblicamente che a dirigere la nuova [redacted] vada Andrea Annunziata, attualmente al vertice di Salerno. A Venezia invece dovrebbe approdare il presidente delle Autostrade del Mare, Antonio Cancian. Sul resto dei porti il fronte è aperto. Facile che con la chiusura estiva del Parlamento si arrivi a settembre per un quadro definitivo, ma non è escluso che le nomine più "facili" possano arrivare anche prima. Sempre che Renzi non voglia inserirsi nella trattativa tra Mit e Regioni. A quel punto i giochi potrebbero saltare.

www.themediotelegraph.it

© BY NC ND AL CON D O G T T I R S E R V A T I



L'area portuale nei pressi della Lanterna, a Genova

**Il caso.** Ancora nessuna decisione sulle vie alternative alla Laguna per le grandi navi

## A Venezia persi 160mila crocieristi

VENETO



**Katy Mandurino**  
VENEZIA

Il tempo passa inesorabile. Le decisioni, invece, tardano irrimediabilmente ad arrivare.

Il futuro della crocieristica a Venezia, che secondo la VTP, la società che gestisce il traffico crocieristico in laguna, ha perso negli ultimi due anni già 160mila crocieristi a causa della limitazione che vieta alle navi al di sopra

delle 60mila tonnellate di entrare nel bacino di San Marco, resta appeso alle decisioni del Governo. La situazione è ferma a due anni fa: per soddisfare il decreto Clai-Passera del 2012, che prevede il divieto alle grandi navi da crociera di entrare in laguna (divieto confermato pochi giorni fa anche dal ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio), bisogna trovare una via di navigazione alternativa. Che però non si è ancora individuata. La commissione Via del ministero dell'Ambiente ha sul tavolo tre progetti: lo scavo del canale Cantorta-Sant'Angelo e, come variante al medesimo, del canale Tresse nuovo-Vittorio

Emanuele; la realizzazione di un nuovo avamposto per le grandi navi alla bocca di porto del Lido, il progetto De Piccoli-Dufercu, e lo spostamento del terminal per le grandi navi a Marghera. Dopo l'entrata in vigore della nuova legge sugli appalti, la variante del Tresse è stata respinta al mittente perché giudicata dalla Via come nuovo progetto, e non come variante di un'opera esistente, dunque deve rifare tutto l'iter, cosa che ne impedisce una rapida percorribilità come ipotesi alternativa. Dall'altra parte, la commissione di Valutazione di impatto della Regione Veneto ha dato parere favorevole al progetto Dufercu.

Si tratta di un parere consultivo che sarà acquisito dal ministero per le valutazioni finali, previste però non prima dell'autunno.

Su questi ritardi e passaggi burocratici, pesa l'allarme lanciato dall'Unesco. «Fermate le grandi navi a Venezia entro il 2017», è stato chiesto al Governo italiano, invitandolo a presentare entro il primo febbraio prossimo un rapporto dettagliato sulla questione. L'Unesco chiede misure urgenti, in mancanza delle quali Venezia potrebbe rischiare di vedersi iscritta nella «danger list», cioè la lista dei siti patrimonio a rischio.

LE SPERANZE DELLA VIA

RISIKO SOTTO LA LANTERNA. STASERA ARRIVA L'ULTIMA NAVE CON UN CARICO DI CARBONE

# Ottolenghi, un piano da 50 milioni e cura del ferro per il polo delle rinfuse

L'RETROSCEN



ALBERTO QUARATI

GENOVA. Arriverà questa sera la "Interlink Veracity", la nave con l'ultimo carico di carbone destinato al porto di Genova. Il gruppo Ascheri, attualmente in concordato, è alla ricerca di un partner per rilanciare l'attività del Terminal Rinfuse di Genova (Trge), che deve coprire le 300 mila tonnellate l'anno di carbone garantite sin qui dalla Centrale Enel in via di chiusura, per riconsegnare le aree al demanio nel 2020. Aree ambite, proprio se messe a sistema con il Terminal Rinfuse, e per questo non stupisce che nonostante manchino tre anni e mezzo, il risiko in banchina si stia già muovendo.

In pole per un ingresso in Terminal Rinfuse, e in prospettiva per un'espansione



Il Terminal Rinfuse di Genova, con le aree dell'Enel FERRARANI

sulle future aree ex Enel, sinora c'è stato il gruppo Spinelli, specializzato nel traffico container, forte di un accordo per una quota al 2% in Terminal Rinfuse annunciata in aprile e destinata a salire, che tuttavia da una verifica Cerved effettuata ieri dal Secolo XIX non risultava ancora in essere.

Questa settimana è trapela-

ta la notizia di una trattativa tra Ascheri e il gruppo Pir di Guido Ottolenghi, per un potenziale ingresso come socio nel Terminal Rinfuse. Anche Ottolenghi è da tempo interessato alle aree Enel sotto la Lanterna, per trasferirvi i depositi costieri della società Superba insieme a quelli della Carmagnani, oggi a Multedo.

Un progetto di polo delle rinfuse che complessivamente vale 50 milioni di investimenti privati e che si collega alle ambizioni di questa famiglia di origini ebraiche, che partita da una filanda vicino a Biella ha poi fatto le proprie fortune con le rinfuse, facendo di Ravenna il primo scalo di questo settore in Italia.

Ottolenghi, al vertice di un gruppo considerato molto liquido, nei mesi scorsi è stato in nomination tra i possibili candidati per la guida della Confindustria nazionale e tra i nomi in cordata per l'Ilva. L'imprenditore, a capo del gruppo Economia del mare nel Consiglio di Confindustria, ha chiamato a far parte Gianpiero Strisciuglio, direttore Esercizio rete e commerciale di Rfi, la società che gestisce l'infrastruttura delle Ferrovie dello Stato, per riuscire a portare i vettori nazionali oltre le Alpi.

© BY NICHOLAS/NOVITÀ/IRIS/ITALIA

## Porti: a Genova l'ultimo carico di carbone

A bordo della Interlink Veracity, Centrale Enel verso chiusura



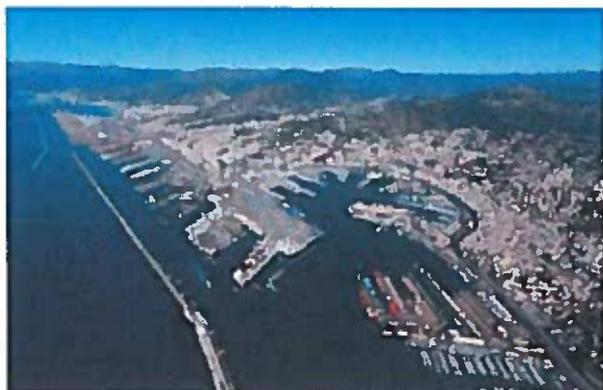
(ANSA) - GENOVA, 21 LUG - L'ultimo carico di carbone sotto la Lanterna è arrivato oggi a Genova a bordo della nave "Interlink Veracity": 20 mila tonnellate per la centrale termoelettrica Enel del porto di Genova. E' quello che segna l'addio. La dismissione della centrale è prevista a fine 2017, ma di fatto, consumato questo rifornimento, l'impianto non sarà più riacceso e il porto non movimenterà più carbone. "E' la fine di una storia", commenta il console della Compagnia Pietro Chiesa, storica compagnia portuale dei "carbuné", nata nel 1890, per caricare e scaricare dalle navi il carbone sulle banchine. Ora il traffico è limitato alla sola centrale Enel. La nave è in rada, domani lo scarico "Si chiudono due epoche. Prima navi e treni andavano a carbone, che rappresentava la metà dei traffici del porto, poi è arrivato il petrolio e il carbone è diventato fonte per l'energia elettrica.

Ora finisce anche questa era". Il futuro della Pietro Chiesa è incerto. "Rimane, ma farà altre cose, con materie prime diverse dal carbone. Ai primi del '900 eravamo 3.500, ora siamo 24". (ANSA).

# Il Nautilus

---

## Porto di Genova: arriva l'ultima nave con il carbone



GENOVA – Il porto di Genova dice addio al carbone. Si ferma la centrale Enel, situata proprio sotto la Lanterna e al Terminal Rinfuse si blocca del tutto il traffico del carbone che ormai arrivava solo per alimentare l'impianto, a ritmi ridotti.

A segnare il passaggio l'arrivo in rada, questa mattina, della nave "Interlink Veracity": porta l'ultimo carico di carbone per la centrale, ventimila tonnellate, sufficienti fino ad agosto, poi l'impianto verrà spento, anche se in teoria nel 2017 potrebbe ancora lavorare per un piccolo pacchetto di ore. Domani la nave entrerà in porto e ci sarà l'ultimo scarico.

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

La Centrale genovese fa parte del progetto Futur-e di Enel che prevede per le 21 centrali italiane non più funzionanti progetti che vanno dal turismo alla cultura e all'innovazione. Un'ipotesi è trasformarla in museo, collegato attraverso un percorso pedonale al parco della Lanterna.

## Porto Genova dice addio a carbone, arriva ultima nave

Ultimo carico per la centrale Enel che sarà dismessa



(di Monica Zunino) (ANSA) - GENOVA, 21 LUG - Il porto di Genova dice addio al carbone. Si ferma la centrale Enel, situata proprio sotto la Lanterna e al Terminal Rinfuse si blocca del tutto il traffico del carbone che ormai arrivava solo per alimentare l'impianto, a ritmi ridotti. Insieme se ne va anche il pezzo più consistente della storia della Compagnia Pietro Chiesa, la compagnia portuale dei "carbunè", iniziata nel 1890, quando metà del lavoro in porto era legata al traffico del carbone. A segnare il passaggio l'arrivo in rada, questa mattina, della nave "Interlink Veracity": porta l'ultimo carico di carbone per la centrale, ventimila tonnellate, sufficienti fino ad agosto, poi l'impianto verrà spento, anche se in teoria nel 2017 potrebbe ancora lavorare per un piccolo pacchetto di ore. Domani la nave entrerà in porto e ci sarà l'ultimo scarico.

"E' la fine di una storia: nel '900 era tutto carbone, poi è arrivato il petrolio e ora la fine del carbone. Di fatto finiscono due epoche: all'inizio del '900 il carbone veniva sbarcato ma anche imbarcato perché le navi andavano a carbone, poi si passa con l'avvento del petrolio all'altra storia: il carbone come fonte di energia elettrica. E ora finisce anche questa" commenta Tirreno Bianchi, console della Compagnia Pietro Chiesa. "Eravamo 4.500 alla nascita, il gruppo più grande del porto di Genova", sottolinea Bianchi. Oggi sono rimasti 24 e il futuro è incerto. Legato al destino del Trg, di cui è titolare il gruppo Ascheri, con nuovi soggetti interessati a rilevarlo o all'ipotesi della fusione con la Culmv, la Compagnia unica dei lavoratori portuali, per formare un pool di manodopera nel porto. Con la chiusura, le aree della centrale verranno restituite al demanio, mentre per l'edificio degli anni '20 che contiene sala macchine, caldaie e sistemi ausiliari, vincolato dalla Soprintendenza dei Beni Architettonici, Enel discute con Autorità portuale e Comune su altre funzioni. Del resto la centrale genovese fa parte del progetto Futur-e di Enel che prevede per le 21 centrali italiane non più funzionanti progetti che vanno dal turismo alla cultura e all'innovazione. Un'ipotesi è trasformarla in museo, collegato attraverso un percorso pedonale al parco della Lanterna.(ANSA).

## IL PRECEDENTE

### Poco più di un anno fa perse la vita un marittimo

**ERA** il marzo del 2015 quando Priscillano Inoc, 62 anni, è morto in porto schiacciato dal fork lift. L'incidente mortale si è verificato poco più di un anno fa all'Alto Fondale nel porto di Livorno. L'uomo è apparso subito grave quando sono arrivati i soccorsi. L'incidente si è verificato durante le operazioni di scarico di una nave che trasportava cellulosa. E il marittimo filippino non ce l'ha fatta.

**ANCHE** per questo tragico incidente di ieri sono arrivati tantissimi messaggi. «Il Sindaco Filippo Nogarin e tutta la Giunta Comunale esprimono profondo dolore e cordoglio per la morte sul lavoro, avvenuta questo pomeriggio, di un camionista che ha perso la vita investito da un carrello elevatore alla banchina n. 54 dell'Alto Fondale nel porto, mentre attendeva che il carrellista finisse di caricare il camion. L'Amministrazione comunale a nome di tutta la città manifesta la propria vicinanza alla famiglia, colpita da questo grave lutto». E i segretari del Pd Lorenzo Bacci e Federico Bellandi: «Appresa la notizia del gravissimo incidente mortale avvenuto in Porto, esprimiamo sconcerto e profondo dolore per il lutto che colpisce non solo il Porto di Livorno ma l'intera città. Auspichiamo che si faccia immediatamente chiarezza sulla dinamica dell'incidente, anche al fine di evitare il ripetersi di eventi che non possono essere giustificati. Ai familiari della vittima giungano le più sentite condoglianze e la vicinanza di tutto il PD di Livorno, nei suoi livelli politici ed istituzionali»



# Livorno, muore travolto da muletto

Livorno - L'incidente si è verificato in porto: l'uomo è rimasto schiacciato da un carrello elevatore

Livorno - Un camionista è morto nel pomeriggio mentre stava lavorando al porto di Livorno. La dinamica dell'incidente è ancora al vaglio della polizia portuale e sul posto è atteso anche l'arrivo del magistrato per accertare le eventuali responsabilità di terzi. Secondo quanto si è appreso, l'uomo sarebbe rimasto schiacciato da un carrello elevatore a forca mentre si trovava all'interno del terminal durante le operazioni di scarico di cellulosa. **Il mezzo meccanico era manovrato da un conducente tuttora sotto choc.** Non è chiaro come sia stato possibile che il muletto abbia letteralmente travolto il camionista. Sul posto la polizia sta ancora raccogliendo le testimonianze.

## Pd Livorno. Incidente in porto: "Chiarezza sulla dinamica e condoglianze alla famiglia della vittima"

15:00 21 luglio 2016 18:09

**A**ppresa la notizia del gravissimo incidente mortale avvenuto in Porto, esprimiamo sconcerto e profondo dolore per il lutto che colpisce non solo il Porto di Livorno ma l'intera città.

Auspichiamo che si faccia immediatamente chiarezza sulla dinamica dell'incidente, anche al fine di evitare il ripetersi di eventi che non possono essere giustificati.

Ai familiari della vittima giungano le più sentite condoglianze e la vicinanza di tutto il PD di Livorno, nei suoi livelli politici ed istituzionali.

Lorenzo Bacci – segretario territoriale

Federico Bellandi – segretario cittadino



**TRAGEDIA IN PORTO** » SUBITO SCATTA LO SCIOPERO: I LAVORATORI FERMANO LE ATTIVITÀ

## Muore a 60 anni schiacciato dal carrello

Mauro Filippi era con il camion al Terminal Scotto per caricare pancali di cellulosa. Sotto choc il conducente del muletto

di Federico Lazzotti

► LIVORNO

Osservare l'ultimo bancale di cellulosa che viene caricato sul camion. Ancora pochi istanti e Mauro Filippi, 60 anni, professione autista, sarebbe risalito a bordo della cabina, avrebbe inserito la prima, salutato gli operai della "Scotto-Neri", magari facendo una battuta di quelle che gli piaceva sparare sulla politica, e se ne sarebbe andato, destinazione cartiera e futuro.

Invece una giornata di lavoro in porto si è trasformata improvvisamente in una tragedia inspiegabile - l'ultima di una lunga serie - attorno alle 15,30 di ieri pomeriggio nella zona fra Molo Italia e Alto Fondale.

A nulla è servito l'estremo tentativo dei soccorritori di salvare la vita all'autista, sposato con una figlia. «Partirò quando vien travolto da dieci tonnellate di acciaio - racconta con gli occhi lucidi chi lavora in porto - ti può aiutare solo un miracolo».

Quello che è avvenuto nel piazzale, e le eventuali responsabilità della morte del sessantenne, dovrà chiarirlo l'inchiesta aperta per omicidio colposo dalla Procura. Il pubblico ministero Antonio Di Bugno ha già disposto il sequestro del carrello che ha travolto e ucciso l'autista livornese mentre già oggi potrebbe essere ascoltato il conducente del muletto che ieri era ancora sotto choc per quello che era successo.

«La cosa sconvolgente di questo incidente» racconta un dirigente dell'Autorità Portuale - è che sia avvenuto in una situazione di assoluta tranquillità: c'erano ampi spazi di manovra e non c'era concomitanza, come a volte capita, di carico e scarico». Insomma, se un addetto alla sicurezza fosse passato pochi istanti prima dell'incidente non avrebbe notato nulla di rischioso.

Invece è unendo alcune incrinature della normalità che è possibile capire la tragedia.

A cominciare dalla decisione dell'autista di scendere dal camion mentre il carrellista andava avanti e indietro

dal magazzino al piazzale spostando i bancali di cellulosa.

Possibile che il sessantenne non si sia accorto che il muletto, dopo aver sistemato a bordo del camion l'ultimo carico si apprestasse a fare marcia indietro?

È vero - conferma chi conosce le dinamiche di queste attività - che gli autisti sono i meno abituati a muoversi sul piazzale e dunque in terra quelli che rischiano qualcosa in più. Ma Filippi lavorava dentro al porto da decenni, come il fratello, anche lui autista di camion. Inoltre proprio per non correre rischi, i carrelli come quello incriminato sono dotati di un allarme sonoro. Possibile che non fosse funzionante e che in qualche modo la vittima non si sia accorto che il muletto si stava avvicinando?

È questo uno dei punti che gli agenti della polizia e i militari della capitaneria di porto dovranno accertare forse anche con l'aiuto di un esperto di macchine elevatrici.

A conferma che forse è bastata una distrazione a causa-

re l'investimento ci sono alcune frasi del carrellista. «Pochi secondi prima - ha raccontato sotto choc ai colleghi - l'ho visto sul piazzale. Poi ho fatto marcia indietro ed era sparito. Per qualche istante prima di realizzare cosa fosse successo ho pensato che si fosse allontanato».

È dire che la vittima qualche anno fa era sopravvissuto a un incidente sul lavoro che lo aveva costretto a un lungo periodo di riabilitazione. «Ma non aveva mai perso il sorriso», ricorda ora chi lo piange.

Intanto, domani alla Cgil è prevista l'assemblea di addetti del porto e autotrasportatori per capire come fare a fermare questa scia di infortuni mortali. Ma già ieri, fin da subito, i lavoratori delle banchine hanno incrociato le braccia. Il porto di Livorno si è fermato per ricordarlo: Mauro Filippi, morto di lavoro a 60 anni.

@fedelazzotti  
#095470488 #LIVORNO

 **GIUNTA LA FOTOGALLERY E COMMENTA**  
WWW.ILTIRRENO.IT

- segue



Il luogo dell'incidento mortale (Marzi Pentafoto). Sotto: Mauro Filippi

» Lascia la moglie e una figlia  
Alcuni anni fa era sopravvissuto a un altro grave incidente

» Aperta un'inchiesta dalla Procura  
Il carrellista è sotto choc «Io non mi sono accorto di niente»



## Il governatore Rossi «Per la sicurezza bisogna fare di più»

«Fatti di cronaca come questi non possono che suscitare dolore, ma devono anche spingere tutti a fare di più». Parola del governatore Enrico Rossi, che ribadisce come per la propria giunta «il lavoro sicuro è una necessità e un modo di rispettare i lavoratori». Rossi segnala che nel dicembre scorso è stato firmato un protocollo che riguarda il lavoro nei tre porti toscani: «Abbiamo investito anche risorse: quasi 8 milioni di euro nei prossimi 5 anni». «La sicurezza nei luoghi di lavoro di tutta la Toscana». «La sicurezza sul lavoro - prosegue Rossi - si costruisce attraverso la formazione e la responsabilizzazione, ma anche attraverso la diffusione di buone pratiche e controlli».

### I PRECEDENTI

#### Giugno 2010

Nella zona del porto Galvani muore un camionista spagnolo di 46 anni schiacciato da un tubo durante le operazioni di scarico del materiale dal mezzo pesante

#### Ottobre 2011

un marittimo filippino di 43 anni, secondo ufficiale di bordo di una nave britannica, cade mentre scende nella stiva e muore.

#### Novembre 2011

una donna spagnola di 54 anni muore al terminal Dock's Emuachi, dove avrebbe dovuto caricare e scaricare.

#### Marzo 2015

un sessantaduenne filippino, ufficiale di nociera di un cargo italiano, muore a panamaense, muore schiacciato da un fork lift in una notte di pioggia all'Alto Fondale, dove doveva scaricare un carico di rifiuti.

#### Ottobre 2015

un operaio viene ferito in modo gravissimo del terminal Frelora del gruppo Sarnelli. È stato investito da un mulino.

# Muore schiacciato da un muletto Tragedia in porto alla calata Pisa

Proclamato lo sciopero generale sulle banchine: rabbia e commozione

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

**ANCORA** una volta un lavoratore ha perso la vita in porto. È successo ieri pomeriggio poco prima delle 16 alla Calata Pisa. Un autostropiatore, Mauro Filippi di 60 anni, livornese che lavorava per la T.V.L. 2000. È stato travolto da un forklift. Quando l'ambulanza della Misericordia è arrivata sul posto per lui non c'era più nulla da fare. I sindacati hanno proclamato a livello unitario subito uno sciopero che ha bloccato tutto il porto per il resto della giornata. E hanno indetto per sabato mattina un'assemblea. L'incidente mortale è accaduto nei pressi del magazzino della ditta Scotto di Giorgio Neri. Da quanto è stato possibile sapere il camionista è sceso dalla cabina del camion per verificare che fossero terminate le operazioni di trasferimento del carico di cellulosa dal magazzino al suo mezzo. Il carrellista del forklift (portato a casa sotto choc dopo l'incidente) che caricava pare non l'abbia visto perché Filippi sarebbe sceso senza avvertire e l'ha schiacciato. Sono in corso gli accertamenti con il magistrato di turno, il servizio sicurezza della Capitaneria di Porto e la Polmare. Sul luogo dell'incidente è intervenuto anche il settore della sicurezza



L'INCIDENTE La Calata Pisa dove è stato travolto Mauro Filippi (nel riquadro)

## LA REAZIONE

**Sabato mattina è stata convocata l'assemblea generale**

fasi di carico e scarico dai forklift a camion e viceversa, quando esistono procedure di prevenzione da rispettare. Un camionista morto, un operatore portuale distrutto dal dolore. Dobbiamo fermarci per riflettere. Non sono stati sufficienti gli appelli dei sindacati per incrementare la sicurezza in porto, non è stata accolta la proposta

di un tavolo per istituire un punto di primo soccorso in porto e fare un'analisi della situazione. Oggi più che mai è necessario adoperarsi a tutti i livelli, sindacati, Enti Locali, imprese e gli enti preposti alla vigilanza affinché ciò non accada più». La Cgil esprime poi vicinanza e solidarietà a tutti coloro che sono stati coinvolti nell'incidente e le condoglianze alla famiglia della vittima». Anche Mauro Fusco, segretario regionale della Cgil Toscana con delega alla sicurezza sul lavoro, punta l'indice sulla sicurezza in porto. «Più di un anno fa abbiamo firmato un protocollo di sicurezza. E

operativo, ma non è stato sufficiente a salvare questa vita». Il presidente della Regione Enrico Rossi esprime cordoglio alla famiglia del lavoratore. «Fatti come quello accaduto a Livorno - dichiara - non possono che suscitare dolore, ma devono anche spingere tutti a fare di più. Per la giunta il lavoro sicuro è una necessità e un modo di rispettare i lavoratori». Per questo «l'anno scorso abbiamo firmato un protocollo che riguarda il lavoro nei tre porti toscani, ma abbiamo investito anche 8 milioni per i prossimi cinque anni per i porti, ma anche per la sicurezza nei luoghi di lavoro».

**INTANTO** le segreterie Cgil e Filt della provincia di Livorno intervengono ufficialmente su quanto è accaduto. «Ci domandiamo come sia possibile che si debba continuare a morire in porto nelle

## IL MESSAGGIO DEL GOVERNATORE

**IL PRESIDENTE ROSSI: «FATTI COME QUELLO ACCADUTO A LIVORNO - DICHIARA - NON POSSONO CHE SUSCITARE DOLORE, MA DEVONO ANCHE SPINGERE TUTTI A FARE DI PIÙ»**

**Livorno** La tragedia

## Muore in porto travolto da un muletto I lavoratori: sciopero

**LIVORNO** Tragico incidente ieri pomeriggio nel porto di Livorno alla Calata Pisa, dove un camionista ha perso la vita. L'uomo, secondo una prima ricostruzione, stava aspettando di poter scaricare il camion, quando per cause ancora da accertare è stato investito da un muletto che lo ha ucciso. Subito la chiamata al 118 che ha inviato un'ambulanza con medico, ma i soccorritori non hanno potuto che constatare il decesso. Sul posto anche la Polizia e la Capitaneria di porto. I sindacati dei portuali hanno proclamato uno sciopero immediato, con assemblea convocata per domani mattina. Il sindaco e tutta la giunta comunale hanno espresso il loro cordoglio ai familiari della vittima, così come il

commissario Luciano Gallanti e [redacted] «Ci stringiamo attorno al dolore dei familiari e dei colleghi della vittima, per la pesantissima perdita subita, siamo a disposizione delle autorità competenti per verificare la dinamica dell'incidente». (S.L.)

© ANSA/STUDIO/REDAZIONE



## Sinistra Italiana Livorno, incidente mortale in porto: sostegno sciopero ALP

giovedì 21 luglio 2016 15:40

**N**on ci sono parole per commentare quanto avvenuto all'Alto Fondale con l'incidente mortale successo a un autotrasportatore, schiacciato da un fork lift.

Innanzitutto vanno le nostre condoglianze ai familiari del lavoratore che ha perso la vita e auspichiamo la piena chiarezza nella dinamica dell'incidente.



Noi come forza politica siamo consapevoli che la frenesia del lavoro, l'eccessivo uso di straordinari fa aumentare le probabilità che possono portare a eventi tragici come quello avvenuto oggi.

Nello stesso tempo siamo convinti che non possono essere scaricate tutte le responsabilità sul lavoratore portuale che ha causato questo incidente, si deve andare fino a fondo in tutti gli aspetti delle procedure di sicurezza dell'impresa, della turnistica che essa adottata in rapporto alle modalità di uso degli straordinari e del riposo dei lavoratori nell'arco delle ventiquattro ore

Oggi volevamo fare un comunicato per il sostegno alle ragioni dello sciopero

indietro dalle RSU di ALP (CIB UNICOBAS) ma questo evento ci porta a rafforzare sia il nostro sostegno allo sciopero che la nostra richiesta che i sindacati siano uniti per la sicurezza dei lavoratori e contro la precarietà nel porto di Livorno.

Sinistra Italiana Esecutivo di Livorno

## Unicobas: "Cordoglio per l'ennesimo lutto in porto, ma non basta"

venerdì, 22 luglio 2016 09:55

**L**a CIB-Unicobas esprime il proprio profondo cordoglio per la morte del lavoratore che ha perso la

vita in porto investito da un carrello elevatore mentre scaricava il camion. Ma esprimere il proprio cordoglio e chiedere che venga fatta luce sui fatti non basta. Gli addetti ai lavori sanno benissimo

che nel porto di Livorno ci sono notevoli problemi di sicurezza, dovuti a svariati motivi, non ultimo l'eccessivo uso di straordinari e turni troppo serrati che portano a sottovalutare l'applicazione della normativa sulla sicurezza e questo viene denunciato da anni dal nostro sindacato.

Quanto accaduto rafforza la nostra volontà di lottare nella direzione di ottenere il rispetto delle regole nel porto e le ragioni dello sciopero da noi indetto per domani in ALP ed In tempo.

L'Unicobas aderisce anche allo sciopero immediato per lutto e per richiedere maggiore sicurezza in porto.

*Per la segreteria provinciale della CIB-Unicobas:*



# L'Informatore Navale

---

## Dal 27 al 31 luglio al via Effetto Fortezza. Tante le iniziative in occasione della festa clou dell'estate livornese



Livorno, 21 luglio 2016 – Tante iniziative e l'occasione unica di visitare, in via straordinaria anche di sera, il Port Center di Livorno, il centro didattico espositivo inaugurato l'anno scorso e aperto nel cuore del Complesso Mediceo.

### Gli eventi in Fortezza

In occasione di Effetto Venezia, dal 27 al 31 luglio, la Fortezza Vecchia apre le porte a cittadini e turisti, ospitando al suo interno una serie di eventi legati a doppio filo all'evento clou dell'estate labronica. Per cinque giorni, la fortificazione cinquecentesca, affidata in gestione all'Autorità Portuale sino al 29 febbraio del 2020, sarà la cornice ideale di spettacoli teatrali, concerti e mostre fotografiche.

### Il palco centrale e la Quadratura dei pisani

Si comincia il 27 luglio, alle 21.30, con il Summer talent Show, una sorta di Italian's got talent in salsa labronica dove artisti più o meno talentuosi verranno giudicati da una giuria mista tra attori, modelli, politici, giornalisti, musicisti, sportivi, agenti di spettacolo. Quasi in contemporanea, alle 21, nella Quadratura dei pisani, ci sarà un concerto jazz, mentre alle 22.30 entrerà in scena la famosa rock band de "i furminanti".

Il giorno dopo, a partire dalle 21.30, sarà il Joyful Gospel Ensemble ad esibirsi sul palco centrale con i suoi 50 coristi e cantanti solisti e con brani che spaziano dallo spiritual più tradizionale al "Contemporary Gospel". Alla stessa ora, nella quadratura dei pisani, andrà in scena il "Boiler Room", un dj set di musica elettronica.

Venerdì 29 luglio, sempre sul palco centrale, il giovane cantautore Paolo Simoni presenterà il suo quinto album, "Noi siamo la scelta", pubblicato il 20 maggio scorso e incentrato sul tema dei trentenni di oggi che vivono in Italia o che sono emigrati all'estero, in cerca di qualcosa che questo Paese non è in grado di offrire. Alla quadratura dei pisani ci sarà invece spazio per musica dal vivo, a seguire un altro dj set.

E sabato 30 luglio, alle 21.30, sul palco centrale, ci sarà un altro concerto: Stefano Saletti e la sua band Ikona, faranno riflettere il pubblico con un mirabile affresco sonoro che racconta il difficile dialogo tra la sponda nord e sud del Mediterraneo, i drammi dei migranti, la ricchezza, le speranze, il dolore che attraversano le strade del Mare Nostrum. Alla stessa ora la quadratura dei Pisani ospiterà fino a tarda notte una serata in discoteca con il "Cube Saturday Night".

E arriviamo così all'ultimo giorno di Effetto Venezia. Il 31 luglio, ci sarà di che divertirsi: la Fortezza Vecchia fa un tuffo nel passato rinverdendo, sul Palco Centrale, i cantanti che hanno reso immortali gli anni '70, mentre chi avesse nostalgia degli anni '60 non dovrà fare altro che recarsi alla vicina quadratura dei pisani per godersi un bel concerto che passerà in rassegna le canzoni di quell'epoca.

## - segue

---

### La Sala Canaviglia

È una delle sale più suggestive del Complesso Mediceo: la Sala Canaviglia ospiterà per tutta la durata di Effetto Venezia una mostra di quadri del pittore Bruno Florio, un artista *sui generis*, che usa principalmente la stoffa per dipingere vari soggetti, dal ritratto di Beethoven alla raffigurazione di uno dei Quattro Mori.

Inoltre, sabato e domenica sera, a partire dalle 22, la sala Canaviglia farà da cornice rispettivamente ad una live performance di solo contrabbasso del musicista Emiliano Degl'Innocenti e ad un concerto dedicato alla "Venezia barocca e alla Parigi Romantica".

### La Galleria Cannoniera

Lungo la galleria cannoniera l'attore Emanuele Barresi si esibirà nell'unica performance a pagamento organizzata in Fortezza Vecchia per Effetto Venezia: si chiama "Le Stanze" ed è uno spettacolo teatrale dedicato alla storia di illustri personaggi livornesi. La pièce teatrale andrà in scena tutti i giorni, alle 20.30, 21.30 e 22.30. L'ingresso costa otto euro.

### La Sala del Piaggione dei Grani

Presso la Sala del Piaggione dei Grani potrà infine essere visitata, per tutta la durata di Effetto Venezia, la mostra fotografica dal titolo "Cuban Visions", realizzata da Biancamaria Monticelli. La mostra è un viaggio visionario in una Cuba reale e cruda, lontana dal fascino dell'immagine retrò e delle grandi spiagge bianche.

### L'area esterna della Fortezza Vecchia

Sono previste iniziative anche a ridosso delle mura del complesso mediceo, dove interverranno esperienze diverse: da artisti di strada ad esibizioni della banda cittadina. Particolarmente interessante è l'iniziativa "Effetto Urbano", della Cooperativa sociale "Itinere", che assieme ad un gruppo di richiedenti asilo politico, realizzerà alcuni alberi usando diversi materiali di riciclo. Saranno presenti inoltre Buzz Kill con il progetto "Graffiti come arredo urbano", il Collettivo Miranda con un'esposizione di poster di grande formato e saranno nuovamente esposte le installazioni di Fabio Leonardi: il Cavallo di Troia e la TV.

### Il Port Center: aperture straordinarie

Per l'occasione, inoltre, il Port Center rimarrà aperto per tutta la durata di Effetto Venezia, a partire da mercoledì prossimo e sino a domenica 31 luglio, dalle ore 16.00 alle 19.00 e dalle ore 21.30 alle ore 24.00. Il Port Center può inoltre essere visitato virtualmente a qualsiasi ora sul sito: <http://www.livornoportcenter.it/>. Per visite in altre date oltre Effetto Venezia, consultare il sito stesso oppure chiamare lo 0586 249598.

### Palazzo Rosciano: Porte Aperte

Durante Effetto Venezia, Palazzo Rosciano, lo storico quartier generale dell'Autorità Portuale di Livorno, manterrà le porte aperte per tutta la durata della festa. Al suo interno sarà possibile visitare le belle foto di una mostra già ospitata in Fortezza e dedicata ai Silos Granari e ai progetti studiati dal gruppo "Re-Fact" per recuperarlo.

**Acciaio.** Impegnati 90 milioni del piano da 500 dell'algerino Rebrab: manca il circolante per far girare gli impianti a ritmi adeguati

## Ex Lucchini ancora in alto mare

L'a.d. Azzi: impresa difficile, ma potenzialità alte, serve più fiducia dalle banche

TOSCANA



Claudio Gatti

«Il Progetto di Aferpi a Piombino non è difficile, è molto difficile. Per la storia e per lo stato della siderurgia mondiale. Ma offre anche opportunità enormi». Così si esprime l'amministratore delegato della ex Lucchini, Fausto Azzi, in un'intervista esclusiva a Il Sole 24 Ore.

Certo è che, oggi, si vedono solo le difficoltà: la tabellina di marcia dell'accordo di programma firmato il 30 giugno del 2015 non è stata rispettata, l'acquisto dei forni elettrici è ancora in alto mare, i laminatoi lavorano a rilente e Aferpi non ha circolante per comprare l'acciaio semilavorato che gli sarebbe necessario. Non a caso c'è preoccupazione, diffusa nel sindacato e nel mondo politico. Sia locale che nazionale.

Il motivo alla base di tutto è una ditta di Azzi, Issad Rebrab, imprenditore agro-alimentare algerino che un anno fa ha acquistato la ex Lucchini attraverso Aferpi, ha finora «portato capitali per oltre 90 milioni», ma per realizzare il piano industriale di Rebrab, come Azzi stesso ammette, di milioni ne servono svariate centinaia. E l'algerino, il cui piano prevedeva investimenti superiori al mezzo miliardo, non ha messo né quei fondi né le garanzie ritenute necessarie dalle banche, che con la ex Lucchini hanno una lunga storia di perdite.

«Mi piacerebbe di avere un po' più di fiducia da parte delle banche», spiega Azzi. «C'è un dialogo aperto. Alcuni istituti hanno detto "grazie, ma no grazie". Altri stanno studiando la cosa, e alcuni hanno messo per iscritto una manifestazione di interesse ad approfondire». Al nostro giornale risulta che per il reperimento di finanziamenti sia stata appena ingaggiata Equita, la Sim di Alessandro Profumo. Ma nel frattempo lo stesso Ad di Aferpi ammette che manca il circolante per far funzionare i laminatoi ai ritmi dovuti: «Semi chiedete

«Siete in grado di girare in maniera adeguata?» Io dico assolutamente ancora no [...] Se potessi avere un po' più di supporto finanziario potrei spingere sull'acceleratore. Purtroppo le risorse limitate.

Nella primavera dell'anno scorso, sindacati e politici, locali e nazionali, hanno scelto di lasciar cadere un'offerta proveniente dall'acciaiere indiano Sajjan Jindal che men che dimezzava gli attuali livelli occupazionali della ex Lucchini inserendola però in un "sistema" globale che avrebbe puntato sui prodotti di qualità dei laminatoi di Piombino trasferendo altrove nel mondo la produzione del semilavorato. Sarebbe stata indubbiamente una scelta dolorosa, ma avrebbe inserito il polo siderurgico dell'ex Lucchini in un circuito e un gruppo globale come quello di Jindal. Ovviamente si sarebbero dovuti pensare a come creare nuove opportunità di occupazione alla fetta consistente di dipendenti che sarebbe rimasta esclusa dalla chiusura di attività non competitive sul mercato. Politici e sindacalisti hanno preferito però non affrontare questo problema, optando invece per la soluzione proposta da un signore che aveva fatto la sua fortuna con lo zucchero, i succhi di frutta, i frigoriferi e le concessionarie automobilistiche in un paese, quale l'Algeria, dove lo Stato governa l'intera economia e le dinamiche di mercato non esistono (vedi intervista con l'analista Fabiani).

Il dilettante dell'acciaio Rebrab non solo prometteva quello che il professionista Jindal non riteneva fattibile, e cioè la produzione del semilavorato a Piombino, prima con la riapertura dell'altoforno poi con l'acquisto di due nuovi forni elettrici, ma prometteva anche forti investimenti in un polo logistico creato attorno al porto e in un polo agro-alimentare. E con quelli sarebbero addirittura arrivati posti di lavoro aggiuntivi.

«Temo che vi sia stata una carenza nella capacità di analisi dei fattori industriali», dice Carlo Mapella, professore di metallurgia al Politecnico di Torino. «Il piano di

Rebrab era a prima vista più allettante dal punto di vista occupazionale, un aspetto certo di primaria importanza. Ma andava approfondita la credibilità di quanto veniva promesso - basti pensare che Rebrab non possiede tuttora la capacità di produrre autonomamente l'acciaio per garantire il regolare funzionamento dei laminatoi - e bisognava ponderare meglio la sua capacità di gestione di complessi siderurgici in mercati moderni e aperti alla concorrenza quali quelli europei. Anche le repentine giravolte operate da Rebrab nella scelta tra altoforno e forno elettrico sono apparse poco rassicuranti. Il gruppo Jindal, a fronte di piani industriali meno robuanti, possiede invece la competenza per operare sul mercato siderurgico internazionale ed è dotato di un significativo apparato logistico in grado di sostenere i prodotti con il marchio Lucchini, conclude Mapella, quindi sarebbe stato in grado di alimentare il mercato con le proprie acciaierie e in un secondo tempo, forse, avrebbe potuto garantire maggiori sinergie industriali con l'industria meccanica e ferroviaria italiana».

Il massimo dell'ironia è dato dal fatto che Aferpi sta comprando il semilavorato dal gruppo di Jindal. Seppur in modo indiretto. Cioè attraverso un intermediario, il trader internazionale con base a Düsseldorf, Steel Mont GmbH. E, come ammette lo stesso Azzi, questa intermediazione ha ovviamente un costo aggiuntivo. Ma Aferpi non ha scelta, perché non ha il circolante per pagare direttamente Jindal, mentre il trader tedesco sta mettendo a disposizione la sua capacità finanziaria e le sue linee di credito (fornite da banche svizzere). In più accetta di essere pagato a pezzi e bocconi. L'ultimo carico di semilavorato arrivato per nave da Jindal, per esempio, è stato scaricato oltre due settimane fa in un molo di Piombino preso in leasing da Steel Mont, ma non ancora tutto preso in consegna da Aferpi perché non interamente pagato.

«Se Aferpi continuasse a non trovare i capitali per comprare tutto il semilavorato necessario, rischierebbe di avere difficoltà nel

far fronte agli impegni di produzione di binari per Rfi relativa una gara che si è aggiudicata a marzo scorso», ci dice una fonte bene informata che chiede l'anonimato.

Azzi nega che ci siano problemi di sorta, sottolineando il fatto che la settimana scorsa la sua società ha vinto un'altra gara per una fornitura di binari a Rfi. Ma la realtà resta che Aferpi non è riuscita ancora a reperire i fondi necessari per mantenere gli impegni su nessuno dei tre fronti su cui s'impegnava il suo progetto. Su quello dell'acciaio ha sì firmato un impegno di acquisto un impianto da circa 200 milioni configurato per una produzione da un milione di tonnellate all'anno, con un singolo forno (e non due come promesso), un treno-rotale e due colate. Ma finora si è limitata a pagare il potenziale fornitore, la società tedesca Sms, le due quote di un milione e mezzo l'una, previste dall'accordo di studio di fattibilità.

Altrettanto in ritardo sembrano essere le attività sul fronte del polo logistico e di quello agroalimentare (vedi intervista con il Commissario straordinario del Porto di Piombino Guerrieri).

Gli stessi lavoratori si sono resi conto di queste difficoltà. Tanto è vero che i sindacati hanno recentemente manifestato serie preoccupazione: «Con questi ritardi sull'avviamento del lavoro sono sempre più le ditte dell'indotto che vanno in sofferenza e vedono erodersi il margine di tempo degli ammortizzatori sociali che stanno scadendo», si legge in una loro recente dichiarazione pubblica, che in nessun modo segnala però alcuna autocritica per l'appoggio fornito a un progetto industriale palesemente illusorio. Al contrario, si conferma il supporto a Rebrab. «Abbiamo sempre espresso il nostro giudizio positivo sul progetto industriale complessivo, sottolineandone la centralità dopo un lungo periodo di grave incertezza sul futuro di Piombino», si legge infatti nel comunicato, che si chiude chiedendo al Governo «garanzie sull'attività produttiva, la quale necessita di supporto finanziario con il circolante necessario». Insomma, si san-

## - segue

datati domandano al Governo di supplire alle carenze di Rebrah.

Il mese scorso il giornale locale Il Tirreno ha riportato una dichiarazione in cui Fim, Fiom e Uilm annunciavano la propria «soddisfazione» perché «Sace, il braccio operativo della Cassa depositi e prestiti, ha firmato gli atti necessari a garantire 23 milioni di crediti ad Aferpi, che potrà usufruirne per effettuare gli acquisti dei semiprodotto, indispensabili alla ripresa produttiva dei laminatoi e dare quella continuità finora man-

cata, costringendo i laminatoi a un'attività a singhiozzo».

Il Sole 24 Ore ha contattato Sace e chiesto se ha in alcun modo discusso o deliberato misure creditizie a favore di Aferpi. La risposta del portavoce è stata inequivoca: «La notizia è infondata. Non è vero [...] Non è stata fatta alcuna operazione di smobilizzo di crediti. E non c'è nessuna cosa in ballo. Neanche all'orizzonte».

Questa categoricità si scontra con le parole dell'a.d. di Aferpi: «Sace è sicuramente uno dei sou-

getti interessati», ci dice Azzi. «In questo istante sta valutando valutazione un'operazione di supporto all'esportazione di rotaie, l'erogazione di qualche milione di euro. Ma è un lavoro ancora preliminare».

In effetti a Il Sole 24 Ore risulta che il ministero per lo Sviluppo economico stia esercitando pressioni su Cassa depositi e prestiti al fine di risolvere i problemi dei finanziamenti o delle garanzie bancarie di Aferpi e che a sua volta Cdp le stia facendo sulla sua con-

trollata Sace, l'agenzia che offre credito all'esportazione.

Avremmo voluto chiedere ragguagli su questo, e sullo stato delle cose a Piombino, al Mise e al Commissario straordinario Piero Nardi, che hanno scelto di dare le chiavi degli impianti ex Lucchini a un imprenditore agroalimentare privo di esperienza nel settore. Ma le nostre richieste non sono state accolte né dall'uno né dall'altro.

<http://graduzzeroblog.it>

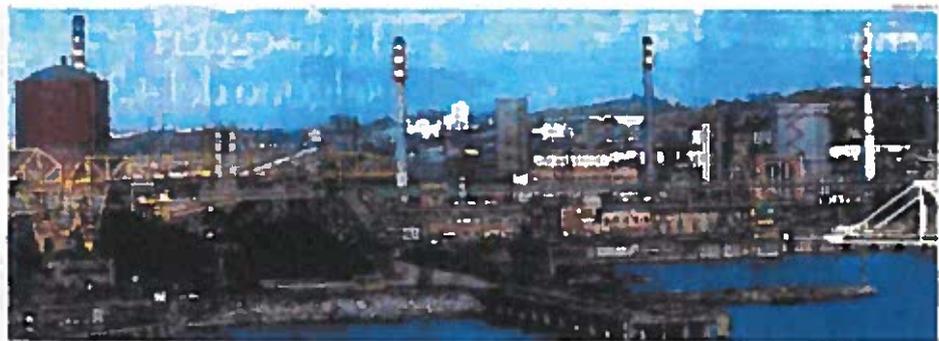
© RIFLESSIONI ECONOMICHE

### I FONDI

Per reperire finanziamenti sul mercato è stata ingaggiata anche la Sim Equita di Alessandro Profumo

### LO SCENARIO

Stanno venendo al pettine i nodi di un piano industriale fatto da un imprenditore privo di esperienza nel settore dell'acciaio



Area industriale. Il porto di Piombino e il polo siderurgico Aferpi (ex Lucchini)

il commissario Guerrieri

## «Al porto il ritardo è palese»

Il Commissario Straordinario dell' **Autorità portuale** di Piombino e dell' Elba, Luciano Guerrieri, è uno dei firmatari dell' Accordo di programma per l' attuazione del progetto di riconversione industriale siglato il 30 giugno 2015 da Aferpi che prevede la riqualificazione dell' area **portuale**.

### **A che punto siete con le concessioni portuali?**

Abbiamo provveduto a dare una concessione provvisoria. L' obiettivo è di rilasciare la concessione definitiva, se possibile, entro quest' anno.

### **Quali ostacoli restano?**

Ci risulta un grosso lavoro progettuale da parte di Aferpi. È un piano piuttosto articolato di realizzazione infrastrutture **portuali**. Dobbiamo capire se c' è la potenzialità realizzativa. Noi daremo la concessione solo se saremo sicuri che queste cose saranno realizzate come proposto.

### **Si sono verificati ritardi?**

Per quanto riguarda il porto non ci sono inadempienze.

Ma ci sono dei ritardi sulla parte agro-alimentare.

E le demolizioni? Che ci sia ritardo è palese.

Ora non glielo so quantificare.

Che cosa è stato fatto? Allo stato attuale le demolizioni sono state attivate solo in minima parte. Indubbiamente rispetto alla fase iniziale, di forse maggior entusiasmo, abbiamo visto una preoccupazione per il reperimento dei finanziamenti per l' esercizio e per il circolante. E probabilmente c' è qualche problema anche per i piani di sviluppo.

Queste sono preoccupazioni che abbiamo potuto ascoltare anche nell' ultima riunione dell' accordo di programma alcune settimane fa a Roma.

# Informazioni Marittime

---

## Domani la Giornata della sicurezza in mare

Domani, venerdì 22 luglio, alle ore 11, presso la sede della Lega navale di Napoli, si terrà la "Giornata della sicurezza in mare". Interverranno il direttore marittimo della Campania e comandante del porto di Napoli Arturo Faraone con la partecipazione delle unità navali e del nucleo operatori subacquei della Guardia costiera, del personale dei vigili del fuoco, del centro sub S. Erasmo-protezione civile e della Croce Rossa.

Nel corso dell'evento sarà illustrato l'utilizzo in campo nautico delle principali dotazioni di sicurezza di bordo con dimostrazioni sul loro impiego, inclusa una simulazione di estinzione di principi d'incendio. La manifestazione sarà completata con due esercitazioni, una di recupero di uomo in mare e una di intervento di operatori subacquei all'interno di un'imbarcazione da diporto capovolta.

# Informatore Navale

---

## Napoli nel 2017 perderà mezzo milione di crocieristi



di Paolo Bosso È un Mediterraneo in crisi di approdi di navi da crociera quello che si prospetta per il 2017, e Napoli, terzo porto crocieristico d'Italia, ne risentirà parecchio. L'armatore Carnival, riferisce l'agente marittimo Klingenberg, non approderà e Royal Caribbean diminuirà sensibilmente le toccate per un totale di 160 approdi in meno rispetto a quest'anno, equivalenti a un calo del 40 per cento del movimento passeggeri: l'anno prossimo Napoli perderà circa mezzo milione di crocieristi (su 1,2 milioni di media annuale). Il dato emerge dalla riunione di mercoledì scorso svoltasi in Capitaneria di porto in merito alla prossima stagione crocieristica e i primi a segnalarlo sono stati gli attivisti locali del Movimento 5 Stelle. Dopo una crescita costante (l'anno scorso 444 toccate, quest'anno circa 500), lo scalo partenopeo deve fare i conti con una brutta batosta. «Ma questa volta non si tratta di una crisi solo nostra – precisa Mario Esposito, presidente del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi del porto di Napoli – piuttosto di un contesto generale. Si prevede, ma il dato è da confermare, che anche il primo porto crocieristico, Civitavecchia, perderà cento approdi. Gli armatori annullano le toccate in Tunisia e Turchia, Venezia dice addio alle navi superiori le centomila tonnellate, il mercato asiatico è in crescita esponenziale. Sono tutti elementi che giocano contro il nostro porto». L'anno prossimo Costa Crociere taglierà gli approdi, Msc Crociere, rileva il *past president* degli agenti marittimi napoletani Andrea Mastellone, dimezzerà le toccate da due a una a settimana. Restano principalmente Royal Caribbean, Aida, Cunard Line, Holland America, Pullmantur, Disney Cruise Line e Norwegian Cruise. «Abbiamo già segnalato al Comune, all'assessore al Turismo Nino Daniele, questa brutta notizia. A Federagenti abbiamo commissionato uno studio per capire bene cosa sta succedendo anche negli altri porti italiani», conclude Mastellone.

L' ex ministro greco ospite nei giorni scorsi

## Gioia, la presidente di Contship bolla la visita al Porto di Lafazanis

*Cecilia Eckelmann Battistello ha presentato in Procura un esposto ipotizzando un caso di "spionaggio industriale"*

Domenico Latino **GIOIA TAURO** La recente visita al porto di Gioia Tauro dell' ex ministro greco all' Energia, nonché leader del partito "Unità Popolare", Lafazanis rischia di trasformarsi in una crisi diplomatica internazionale.

La presidente del gruppo Contship, Cecilia Eckelmann Battistello, società che attraverso MCT controlla il terminal, ha inviato un esposto alla Procura della Repubblica di Palmi affinché verifichi se la delegazione ellenica guidata dall' importante politico della sinistra europea fosse in Italia nientemeno che per mettere in atto condotte di spionaggio industriale, probabilmente in favore dei concorrenti cinesi che operano nel porto del Pireo.

«Tale visita non autorizzata dal terminalista e così prolungata ha avuto evidentemente lo scopo di osservare l' organizzazione del lavoro, le macchine industriali e la tipologia di clienti che sono parte fondamentale del patrimonio aziendale di MCT, - si legge nella lettera -. Considerato che almeno uno dei visitatori è risultato essere un ex ministro del governo della Grecia, dobbiamo evidenziare che il porto commerciale del Pireo, concorrente di Gioia, si è reso protagonista di pericolose e nocive politiche di dumping sui

prezzi. Non possono essere nemmeno sottovalutate le considerazioni cospiratorie che Lafazanis ha fatto sulla questione dell' eurozona e sul controllo pubblico delle imprese strategiche, nonché le valutazioni dello stesso improprie ed inopportune sull' attività d' impresa svolta dalla nostra società esposta, oltre che a un rischio per la sicurezza generale, a un pericolo di spionaggio industriale da parte di ospiti mai formalmente annunciati che hanno tenuto comportamenti anomali generando dubbi e sospetti».

Un' ipotesi gravissima, che non tiene in considerazione le dinamiche principali che attualmente dominano la vita politica ellenica, considerato che l' ex ministro ruppe con Tsipras proprio perché contrario alla privatizzazione del porto del Pireo a beneficio dei cinesi, scelta reputata da Lafazanis non coerente con l' impianto ideologico delle proposte politiche avanzate da Syriza ai tempi della prima

## - segue

---

vittoria elettorale. Che Lafazanis possa essersi introdotto al porto di Gioia, peraltro scortato dal vice dirigente della Polizia di Frontiera il quale, per quanto risulta, aveva ottenuto telefonicamente le autorizzazioni necessarie, appare davvero singolare e potrebbe rappresentare un precedente che testimonierebbe, nel caso in cui non venisse biasimato, la plastica abdicazione dell' Autorità dello Stato e dei Pubblici poteri.

Dalla Grecia parlano di attacco volto a limitare la libertà di espressione e di proposta politica, in un momento in cui la crisi dell' euro e del sistema liberista diventa ogni giorno più evidente. È noto infatti che all' orizzonte si profilano 442 licenziamenti che getterebbero nel caos un intero territorio; la crisi sociale è sempre più drammatica e le imprese e la politica non riescono a dare più risposte ai bisogni. Questo clima spiega forse tanto nervosismo.<sup>3</sup>

Cagliari

## Inaugurato un nuovo terminal

È stato inaugurato ieri il nuovo terminal crociere di Cagliari (nella foto), sul molo Rinascita. « Il porto - dice Roberto Isidori, commissario dell' **Autorità portuale** - ha deciso di puntare con forza sul turismo crocieristico. Siamo passati dai circa 47mila passeggeri del 2004 a 267mila passeggeri nel 2015. Mentre, per il 2016, stimiamo di raggiungere i 300mila passeggeri (+12%).

La conferma ufficiale arriva dal governatore siciliano e dall' assessore regionale Giovanni Pistorio

## Porti, Crocetta firmerà la richiesta di deroga

*Documento critico di Confindustria: «Messina e Milazzo sono un grande sistema portuale da difendere»*

Il presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta e l' assessore Giovanni Pistorio rompono gli indugi e, sollecitati dal deputato messinese Filippo Panarello, confermano che il Governo siciliano presenterà al ministro dei Trasporti Graziano Delrio la richiesta di deroga per mantenere l' autonomia gestionale e finanziaria dell' **Autorità portuale** di Messina - Milazzo. La deroga vale per un periodo di tre anni e dovrà servire a organizzare nel modo migliore possibile l' ormai deciso accorpamento tra i nostri porti e quelli calabresi (Crotone, Corigliano, Taureana di Palmi, Vibo Valentia, Reggio e Villa San Giovanni) nella nuova **Autorità** di sistema che avrà sede a Gioia Tauro.

Non è ancora certo se il Consiglio dei ministri potrà approvare oggi lo schema di decreto legislativo sulla riforma della **portualità** e della logistica italiana. Se non sarà nella riunione odierna, il provvedimento slitterà alla prossima settimana.

L' attualità del tema, comunque, ha finalmente suscitato reazioni e prese di posizione, a cominciare finalmente dalla giunta Crocetta che negli ultimi mesi si era trincerato dietro un inquietante silenzio.

Un documento sul nuovo sistema delle

**Autorità portuali** è stato approvato ieri dalla giunta e dal direttivo di Confindustria Messina che ribadisce «la criticità di alcune scelte, già a suo tempo segnalate, relative sia alla governance sia alla strategia, e in particolare: la debolezza strutturale e l' incoerenza tra le finalità della riforma e la scelta di costituire un sistema **portuale** calabro -messinese conferendone la leadership al porto di Gioia Tauro, già in stato precomatoso. Il porto di Gioia Tauro, infatti, resta uno dei principali terminal per trasbordo del Mediterraneo, ma continua ad affondare in un pesante momento di crisi.

Non essendo più competitivo sull' attività di transhipment, il porto di Gioia Tauro, per arginare le perdite e mantenere la forza lavoro, con il pieno supporto, anche finanziario, di Governo e Regione Calabria, punta a differenziare e riconvertire le proprie funzioni con la creazione di un polo di manutenzione navale. L' investimento prevede la realizzazione di un bacino di carenaggio e la costituzione di un' Agenzia per la fornitura di lavoro **portuale** e la riqualificazione professionale per gli addetti che operano negli scali di Taranto e Gioia Tauro. Questa operazione comprometterà ulteriormente la già

## - segue

---

preoccupante situazione della cantieristica messinese». Confindustria lancia un appello: «Dovremo lavorare per limitare i danni di una soluzione che penalizza il territorio messinese, declinando i temi della riforma in modo che possano diventare occasione di riorganizzazione e di sviluppo del sistema portuale messinese.

Questa possibilità è offerta dal decreto legislativo stesso, che prevede che i presidenti delle Regioni interessate, entro 15 giorni dall' approvazione definitiva del testo da parte del Governo, possano inoltrare al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti la richiesta di "un congruo termine di proroga" all' applicazione delle disposizioni di riorganizzazione, in particolare per i porti già sede di Autorità.

La presidenza della Regione siciliana, data la particolare situazione del sistema portuale di Messina, dovrà perciò avvalersi dell' opportunità di prorogare l' autonomia finanziaria e amministrativa dell' Autorità portuale di Messina, e Confindustria - si legge nel documento -, insieme con le forze vive e responsabili della città dovrà mettere in campo tutta la propria capacità di pressione perché il presidente della Regione richieda la proroga. Una proroga fondamentale per consentire alla nostra Autorità portuale di dare attuazione a tutti quegli investimenti che possono rafforzare le specificità dei nostri porti, in modo da sostenere il sistema produttivo territoriale e salvaguardare il nostro indotto portuale. Investimenti già in buona parte pianificati e stanziati e che riguardano, oltre alle infrastrutture portuali, anche la riqualificazione di brani importanti della città (la cittadella fieristica, la Falce), essenziali per la strategia di sviluppo, nel medio -lungo termine, di Messina».

Confindustria evidenzia come «la portualità del territorio messinese sia costituita dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Giamporo, strutture caratterizzate da specializzazioni diverse ma con forti possibilità di interrelazioni e presenta realisticamente tutte le qualità di un "sistema portuale". La loro potenzialità complessiva potrà consentire alla Città metropolitana di Messina di implementare sistemi produttivi capaci di sviluppare economia e creare occupazione. Sistemi che si riferiscono, fra gli altri, a mobilità, logistica, turismo, cantieristica, manifattura. Ed in particolare i porti dovrebbero svolgere secondo la propria vocazione la seguente attività. Messina: scalo passeggeri, polo turistico-croceristico e polo cantieristico. Tremestieri: scalo RoRo RoPax. Giamporo: hub commerciale. Milazzo: scalo turistico-croceristico.

## Tutte le forze vive della città facciano sentire la loro voce

«Niente scherzi, presidente Crocetta». A lanciare un chiaro monito rivolto alla Regione, ma anche a tutte le forze politiche e sociali, è la segreteria generale della Cgil. «Oggi il Consiglio dei ministri trasferirà con apposito decreto il sistema portuale messinese sotto l'egida dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, con sede a Gioia Tauro. È necessario pertanto che il presidente Crocetta avanzi al Governo, così come prevede la norma, la richiesta di proroga dell'autonomia finanziaria e amministrativa dell'Autorità portuale di Messina, per avere il tempo di accelerare e definire tutti i progetti e le opere che la città e la provincia attendono da anni. La finalità di questa ennesima riforma dei porti - sottolinea il sindacato guidato da Lillo Oceano - è quella di superare la logica localistica degli ultimi anni per intercettare nuove quote di mercato europeo e mondiale, ma la "governance" degli enti, che la norma indica esclusivamente pubblica e limitata a soli Ministero, Regioni e Comuni, risulta in verità piuttosto debole per un simile obiettivo.

Tutti gli attori sociali che fino ad oggi hanno contribuito alla gestione ed al rilancio portuale, e che adesso vengono invece relegati soltanto alla consultazione, potranno dunque assistere alle scelte della politica in un En teche, però, a differenza delle altre Authority, non ha tra i suoi compiti la semplice regolazione ma la vera e propria promozione. È quindi logico ritenere, sulla scorta dell'esperienza che fino ad oggi la politica ci ha consegnato, che una volta creata l'Adsp dello Stretto, Ministero, Regioni e Comuni, liberi così da ogni confronto, prendano a decidere sulla scorta delle risorse che trovano in bilancio ed il peso delle urgenze che si troveranno di fronte. I porti di Calabria e Messina versano oggi in condizioni differenti, così come di conseguenza lo sono i loro bilanci e quindi le risorse che entrambi porteranno in dote. La creazione di un vero sistema utile a migliorare i collegamenti e ad attingere a nuovi spazi nel mercato marittimo dei traffici, è un auspicabile obiettivo. E la drammatica crisi di Gioia Tauro non è certo cosa che può lasciarci indifferenti. Ma è indubbio che Ministero e Regione Calabria di fronte a tale necessità si limitino poi ad accelerare quel loro progetto di realizzazione del bacino per la cantieristica che determinerà la naturale competizione con Messina. La politica dei contentini mal si concilia con la pratica della creazione di un sistema efficiente». La Cgil si appella a «tutti gli attori politici, economici e sociali, chiamati a far sentire la propria voce». 1(I.d.

politica

## Confindustria: "Gioia Tauro affonda nella crisi. Crocetta chiedi la proroga per Messina"

La Giunta e il Direttivo di Confindustria Messina hanno approvato un documento sul nuovo sistema delle Autorità Portuali, che prevede l'accorpamento di Messina con Gioia Tauro in un'unica Autorità portuale dello Stretto. Il Consiglio dei Ministri che si riunirà il prossimo 22 luglio, discuterà lo "Schema di decreto legislativo" sulla riforma delle Autorità Portuali e l'approvazione del testo darà vita all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che comprende i porti di Gioia Tauro - sede di Autorità di sistema portuale, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, e il sistema portuale della Città Metropolitana di Messina costituito dai porti di Messina, Milazzo, Tremestieri e il realizzando pontile di Giammoro. Confindustria Messina nel suo documento di posizione ribadisce la criticità di alcune scelte, già a suo tempo segnalate, relative sia alla governance sia alla strategia, e in particolare: la debolezza strutturale e l'incoerenza tra le finalità della riforma e la scelta di costituire un sistema portuale calabro-messinese conferendone la leadership al porto di Gioia Tauro, già in stato precomatoso. Il porto di Gioia Tauro, infatti, resta uno dei principali terminal per trasbordo del Mediterraneo, ma continua ad affondare in un pesante momento di crisi. Non essendo più competitivo sull'attività di transhipment, il Porto di Gioia Tauro, per arginare le perdite e mantenere la forza lavoro, con il pieno supporto, anche finanziario, di Governo e Regione Calabria, punta a differenziare e riconvertire le proprie funzioni con la creazione di un polo di manutenzione navale. L'investimento prevede la realizzazione di un bacino di carenaggio e la costituzione di un'Agenzia per la fomitura di lavoro portuale e la riqualificazione professionale per gli addetti che operano negli scali di Taranto e Gioia Tauro. Questa operazione comprometterà ulteriormente la già preoccupante situazione della cantieristica messinese. Confindustria Messina, evidenziando che la riforma è ormai prossima all'approvazione e il tempo per invocare modifiche all'impostazione della governance o al perimetro dei sistemi delle Autorità Portuale è ampiamente scaduto, lancia un appello: "Dovremo lavorare per limitare i danni di una soluzione che penalizza il territorio messinese, declinando i temi della riforma in modo che possano diventare occasione di

## - segue

---

riorganizzazione e di sviluppo del sistema portuale messinese". Questa possibilità è offerta dal decreto legislativo stesso, che prevede che i Presidenti delle Regioni interessate, entro quindici giorni dall' approvazione definitiva del testo da parte del Governo, possano inoltrare al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti la richiesta di "un congruo termine di proroga" all' applicazione delle disposizioni di riorganizzazione, in particolare per i porti già sede di Autorità Portuale. La Presidenza della Regione Siciliana, data la particolare situazione del sistema portuale di Messina, dovrà perciò avvalersi dell' opportunità di prorogare l' autonomia finanziaria e amministrativa dell' Autorità Portuale di Messina, e Confindustria Messina, insieme alle forze vive e responsabili della città dovrà mettere in campo tutta la propria capacità di pressione perché il Presidente della Regione richieda la proroga. Confindustria Messina segnala che la proroga è fondamentale per consentire alla nostra Autorità Portuale di dare attuazione a tutti quegli investimenti che possono rafforzare le specificità dei nostri porti, in modo da sostenere il sistema produttivo territoriale e salvaguardare il nostro indotto portuale. Investimenti già in buona parte pianificati e stanziati e che riguardano, oltre alle infrastrutture portuali, anche la riqualificazione di brani importanti della città (la cittadella fieristica, la Falce, ecc.), fondamentali per la strategia di sviluppo, nel medio - lungo termine, di Messina. Nel suo documento di posizione Confindustria Messina declina anche il disegno di sviluppo per il "Sistema Portuale Messina" in funzione della specializzazione dei singoli approdi. La portualità del territorio messinese è costituita dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Giammoro, strutture caratterizzate da specializzazioni diverse ma con forti possibilità di interrelazioni e presenta realisticamente tutte le qualità di un "sistema portuale". La loro potenzialità complessiva potrà consentire alla Città Metropolitana di Messina di implementare sistemi produttivi capaci di sviluppare economia e creare occupazione. Sistemi che si riferiscono, fra gli altri, a mobilità, logistica, turismo, cantieristica, manifattura. Ed in particolare i porti dovrebbero svolgere secondo la propria vocazione la seguente attività: Messina: scalo passeggeri, polo turistico-croceristico e polo cantieristico, Tremestieri: scalo RoRo RoPax, Giammoro: hub commerciale, Milazzo: scalo turistico-croceristico.

## Autorità portuale con Gioia Tauro. Per Confindustria è possibile limitare i danni

La giunta e il direttivo di Confindustria Messina hanno approvato un documento sul nuovo sistema delle Autorità Portuali, che prevede l'accorpamento di Messina con Gioia Tauro in un' unica Autorità portuale dello Stretto. Il Consiglio dei Ministri che si riunirà il prossimo 22 luglio, discuterà lo "Schema di decreto legislativo" sulla riforma delle Autorità Portuali e l' approvazione del testo darà vita all' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che comprende i porti di Gioia Tauro - sede di Autorità di sistema portuale, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, e il sistema portuale della Città Metropolitana di Messina costituito dai porti di Messina, Milazzo, Tremestieri e il realizzando pontile di Giammoro. Confindustria Messina nel suo documento di posizione ribadisce la criticità di alcune scelte, già a suo tempo segnalate, relative sia alla governance sia alla strategia, e in particolare: la debolezza strutturale e l' incoerenza tra le finalità della riforma e la scelta di costituire un sistema portuale calabro-messinese conferendone la leadership al porto di Gioia Tauro, già in stato precomatoso. Il porto di Gioia Tauro, infatti, resta uno dei principali terminal per trasbordo del Mediterraneo, ma continua ad affondare in un pesante momento di crisi. Non essendo più competitivo sull' attività di transhipment, il Porto di Gioia Tauro, per arginare le perdite e mantenere la forza lavoro, con il pieno supporto, anche finanziario, di Governo e Regione Calabria, punta a differenziare e riconvertire le proprie funzioni con la creazione di un polo di manutenzione navale. L' investimento prevede la realizzazione di un bacino di carenaggio e la costituzione di un' Agenzia per la fornitura di lavoro portuale e la riqualificazione professionale per gli addetti che operano negli scali di Taranto e Gioia Tauro. Questa operazione, secondo Confindustria, comprometterà ulteriormente la già preoccupante situazione della cantieristica messinese. Confindustria Messina, evidenziando che la riforma è ormai prossima all' approvazione e il tempo per invocare modifiche all' impostazione della governance o al perimetro dei sistemi delle Autorità Portuale è ampiamente scaduto, lancia un appello: "Dovremo lavorare per limitare i danni di una soluzione che penalizza il territorio messinese, declinando i temi della riforma in modo che possano diventare occasione di riorganizzazione e di sviluppo del sistema portuale messinese". Questa possibilità è offerta dal decreto legislativo stesso, che prevede che i Presidenti delle Regioni interessate, entro

## - segue

---

quindici giorni dall' approvazione definitiva del testo da parte del Governo, possano inoltrare al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti la richiesta di "un congruo termine di proroga" all' applicazione delle disposizioni di riorganizzazione, in particolare per i porti già sede di Autorità Portuale. La Presidenza della Regione Siciliana, data la particolare situazione del sistema portuale di Messina, dovrà perciò avvalersi dell' opportunità di prorogare l' autonomia finanziaria e amministrativa dell' Autorità Portuale di Messina, e Confindustria Messina, insieme alle forze vive e responsabili della città dovrà mettere in campo tutta la propria capacità di pressione perché il Presidente della Regione richieda la proroga. Confindustria Messina segnala che la proroga è fondamentale per consentire alla nostra Autorità Portuale di dare attuazione a tutti quegli investimenti che possono rafforzare le specificità dei nostri porti, in modo da sostenere il sistema produttivo territoriale e salvaguardare il nostro indotto portuale. Investimenti già in buona parte pianificati e stanziati e che riguardano, oltre alle infrastrutture portuali, anche la riqualificazione di brani importanti della città (la cittadella fieristica, la Falce, ecc.), fondamentali per la strategia di sviluppo, nel medio - lungo termine, di Messina. Nel suo documento di posizione Confindustria Messina declina anche il disegno di sviluppo per il "Sistema Portuale Messina" in funzione della specializzazione dei singoli approdi. La portualità del territorio messinese - spiega - è costituita dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Giammoro, strutture caratterizzate da specializzazioni diverse ma con forti possibilità di interrelazioni e presenta realisticamente tutte le qualità di un "sistema portuale". La loro potenzialità complessiva potrà consentire alla Città Metropolitana di Messina di implementare sistemi produttivi capaci di sviluppare economia e creare occupazione. Sistemi che si riferiscono, fra gli altri, a mobilità, logistica, turismo, cantieristica, manifattura. Ed in particolare i porti dovrebbero svolgere secondo la propria vocazione la seguente attività: Messina: scalo passeggeri, polo turistico-croceristico e polo cantieristico, Tremestieri: scalo RoRo RoPax, Giammoro: hub commerciale, Milazzo: scalo turistico-croceristico.

La Giunta e il Direttivo: "troppo tardi per cambiare le carte in tavola ma si possono limitare i danni"

## Nuova Autorità Portuale, interviene Confindustria Messina

La Giunta e il Direttivo di Confindustria Messina hanno approvato un documento sul nuovo sistema delle Autorità Portuali, che prevede l'accorpamento di Messina con Gioia Tauro in un'unica Autorità portuale dello Stretto. Il Consiglio dei Ministri che si riunirà il prossimo 22 luglio, discuterà lo "Schema di decreto legislativo" sulla riforma delle Autorità Portuali e l'approvazione del testo darà vita all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che comprende i porti di Gioia Tauro - sede di Autorità di sistema portuale, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, e il sistema portuale della Città Metropolitana di Messina costituito dai porti di Messina, Milazzo, Tremestieri e il realizzando pontile di Giammoro. Confindustria Messina nel suo documento di posizione ribadisce la criticità di alcune scelte, già a suo tempo segnalate, relative sia alla governance sia alla strategia, e in particolare: la debolezza strutturale e l'incoerenza tra le finalità della riforma e la scelta di costituire un sistema portuale calabro-messinese conferendone la leadership al porto di Gioia Tauro, già in stato precomatoso. Il porto di Gioia Tauro, infatti, resta uno dei principali terminal per trasbordo del Mediterraneo, ma continua ad affondare in un pesante momento di crisi. Non essendo più competitivo sull'attività di transhipment, il Porto di Gioia Tauro, per arginare le perdite e mantenere la forza lavoro, con il pieno supporto, anche finanziario, di Governo e Regione Calabria, punta a differenziare e riconvertire le proprie funzioni con la creazione di un polo di manutenzione navale. L'investimento prevede la realizzazione di un bacino di carenaggio e la costituzione di un'Agenzia per la fornitura di lavoro portuale e la riqualificazione professionale per gli addetti che operano negli scali di Taranto e Gioia Tauro. Questa operazione comprometterà ulteriormente la già preoccupante situazione della cantieristica messinese. Confindustria Messina, evidenziando che la riforma è ormai prossima all'approvazione e il tempo per invocare modifiche all'impostazione della governance o al perimetro dei sistemi delle Autorità Portuale è ampiamente scaduto, lancia un appello: "Dovremo lavorare per limitare i danni di una soluzione che penalizza il territorio

## - segue

---

messinese, declinando i temi della riforma in modo che possano diventare occasione di riorganizzazione e di sviluppo del sistema portuale messinese". Questa possibilità è offerta dal decreto legislativo stesso, che prevede che i Presidenti delle Regioni interessate, entro quindici giorni dall' approvazione definitiva del testo da parte del Governo, possano inoltrare al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti la richiesta di "un congruo termine di proroga" all' applicazione delle disposizioni di riorganizzazione, in particolare per i porti già sede di Autorità Portuale. La Presidenza della Regione Siciliana, data la particolare situazione del sistema portuale di Messina, dovrà perciò avvalersi dell' opportunità di prorogare l' autonomia finanziaria e amministrativa dell' Autorità Portuale di Messina, e Confindustria Messina, insieme alle forze vive e responsabili della città dovrà mettere in campo tutta la propria capacità di pressione perché il Presidente della Regione richieda la proroga. Confindustria Messina segnala che la proroga è fondamentale per consentire alla nostra Autorità Portuale di dare attuazione a tutti quegli investimenti che possono rafforzare le specificità dei nostri porti, in modo da sostenere il sistema produttivo territoriale e salvaguardare il nostro indotto portuale. Investimenti già in buona parte pianificati e stanziati e che riguardano, oltre alle infrastrutture portuali, anche la riqualificazione di brani importanti della città (la cittadella fieristica, la Falce, ecc.), fondamentali per la strategia di sviluppo, nel medio - lungo termine, di Messina. Nel suo documento di posizione Confindustria Messina declina anche il disegno di sviluppo per il "Sistema Portuale Messina" in funzione della specializzazione dei singoli approdi. La portualità del territorio messinese è costituita dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Giammoro, strutture caratterizzate da specializzazioni diverse ma con forti possibilità di interrelazioni e presenta realisticamente tutte le qualità di un "sistema portuale". La loro potenzialità complessiva potrà consentire alla Città Metropolitana di Messina di implementare sistemi produttivi capaci di sviluppare economia e creare occupazione. Sistemi che si riferiscono, fra gli altri, a mobilità, logistica, turismo, cantieristica, manifattura. Ed in particolare i porti dovrebbero svolgere secondo la propria vocazione la seguente attività: Messina: scalo passeggeri, polo turistico-croceristico e polo cantieristico, Tremestieri: scalo RoRo RoPax, Giammoro: hub commerciale, Milazzo: scalo turistico-croceristico.

Presentata tra Messina e Reggio Calabria un' iniziativa che vuole dare concretezza alla logistica e ai trasporti dell' area

## Stretto, Laboratorio spinge sulla modernità

*Istituzioni, Università e Ordini professionali suggeriscono nuove strategie di sviluppo con l' Alta velocità*

MESSINA - Uno scenario d' eccezione, quello dello Stretto, per presentare un "Laboratorio del fare" come ha auspicato che sia, Francesca Morace, responsabile scientifico dell' iniziativa oltre che docente universitaria e consigliere d' amministrazione di Anas. Si intendono così attivare, attraverso supporti tecnici e scientifici, nuove strategie per l' alta velocità nei collegamenti all' interno dell' Area Integrata dello Stretto con al centro le città metropolitane di Messina, Reggio Calabria e Catania. Su quel tratto di mare che divide ma che può anche diventare luogo da dove ricominciare a pensare in termini di innovazione e sviluppo, si è svolta la conferenza stampa, a bordo di un **traghetto** delle ferrovie che ha fatto da spola tra le coste calabre e quelle siciliane.

Carlo De Vito, amministratore delegato Fs - Sistemi Urbani e presidente di QVQC, ha ribadito l' importanza dell' integrazione tra i vari sistemi e delle nuove sfide nei tempi di percorrenza che si pone Rfi all' interno della Sicilia e dalla Calabria verso il Nord. Diverso il discorso del collegamento su ferro tra le due sponde che può essere risolto, ha detto De Vito, solo con il Ponte, infrastruttura che non è stata al centro del dibattito del Laboratorio e che solo a tratti è stata evocata.

Una dichiarazione netta pro Ponte sullo Stretto è stata fatta ufficialmente solo da Saverio Anghelone, vicesindaco di Reggio Calabria ed è una novità rispetto alla posizione assunta in passato dall' amministrazione Falcomatà. Il Laboratorio Territoriale Città Metropolitane e Area dello Stretto, nodo strategico nazionale "QVQC Quale Velocità, Quale Città", nasce nell' ambito di un' esperienza nazionale alla quale partecipano tra gli altri il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Fs, Anas, Imprese, Università, Ordini professionali.

"Dopo la scarsa efficacia delle azioni perseguite per offrire prospettive di sviluppo - ha detto Francesca Moraci - l' obiettivo del laboratorio è quello di definire un piano d' azione su scala interregionale per connettere il territorio alle reti europee in termini di intermodalità, mobilità, sostenibilità e qualità delle dotazioni della grande area metropolitana".

## - segue

---

La mancanza di visione unitaria e strategica - è stato sottolineato - ha reso impossibile negoziare il ruolo dell' Italia e del suo Mezzogiorno all' interno dello spazio europeo. Sebbene Sicilia e Calabria si trovino in posizione ottimale per intercettare le grandi navi portacontainer, i loro porti Augusta, Catania, Gioia Tauro - movimentano un limitato numero di mezzi. Le grandi navi preferiscono affrontare due settimane in più di navigazione e andare verso i porti del nord Europa (Rotterdam, Amburgo, Anversa).

Il solo porto di Rotterdam movimentata più container della totalità dei porti italiani, dà lavoro a 90 mila persone e genera Iva per 40 miliardi.

L' Italia e il suo Meridione perdono queste opportunità perché i porti di Sicilia e Calabria non sono collegati alle reti Ten -T. In questo triennio pare che ci sia più attenzione per il sud e i primi segnali riguardano gli interventi sul nodo di Bari e Napoli e lo Stretto non può essere escluso.

Anas ha preventivato nell' area investimenti al 2019 per oltre 6 miliardi di euro. In Sicilia, in particolare, sono previsti 1,8 miliardi per nuove opere e 1,5 miliardi per manutenzione, di cui 872 milioni di euro sono destinati al piano di manutenzione straordinaria dell' autostrada A19 Palermo -Catania.

In Calabria sono previsti 748 milioni per manutenzione e 2,6 miliardi per nuove opere di cui oltre un miliardo destinato al piano di manutenzione e messa in sicurezza della nuova autostrada Salerno Reggio Calabria.

Lina Bruno.

## **Al via nuovo nuovo collegamento ferroviario tra Interporto Vespucci e Interporto di Verona**

(FERPRESS) – Livorno, 21 LUG – Un nuovo servizio ferroviario collega l’Interporto Vespucci di Guasticce (Livorno) a quello di Verona. Secondo quanto si legge in una nota “il prodotto intermodale, riducendo i costi dell’ultimo miglio stradale, ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e destinazione il bacino delle province di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia”.

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

Il treno intermodale collega l’interporto Quadrante Europa di Verona all’Interporto Toscano con partenze da Verona programmate per martedì, giovedì e sabato pomeriggio e nella prima mattina del giorno successivo i carichi saranno a disposizione a Livorno. La trazione ferroviaria è stata affidata a Db Cargo Italia, società del gruppo Db Cargo, terminale italiano della rete di trasporto merci per ferrovia più imponente d’Europa, e inserita nel network internazionale. Il treno è composto da carri privati in composizione bloccata, che offrono la possibilità di trasportare fino a 36 container, inclusi quelli di 40 piedi.

“L’ultimo biennio – ha detto il commissario della Port Authority, Giuliano Gallanti – è stato ricco di cambiamenti per il Vespucci: i corridoi doganali veloci dal porto, il sistema di pesatura certificata dei container e ora i nuovi collegamenti con Verona coronano un buon periodo di sviluppo. Abbiamo tutte le carte in regola per proporre la portualità tirrenica come via economicamente competitiva per i traffici diretti o provenienti dal centro Europa”.

## Nuovo collegamento tra Guasticce e Verona

**- LIVORNO -**  
**IL COLLAUDO** c'è stato ed ha confermato che il traffico esiste. Così ha preso il via il nuovo collegamento ferroviario tra gli interporti Vespucci di Guasticce e Quadrante Europa di Verona, che è uno degli hub più importanti nel centro-nord per le merci. Così Bino Fulceri, amministratore delegato del Vespucci commenta: «Il nuovo servizio è un segnale positivo che viene dal mercato e conferma sia il ruolo centrale del porto di Livorno e

dell'interporto Vespucci, strategico anche per le aziende del Veneto, dell'Emilia Romagna e della Lombardia». Fulceri sottolinea anche la piena identità di vedute con [redacted] e con la Regione Toscana. «Lavoriamo in piena sintonia», continua Fulceri, «per fare del Vespucci un hub internazionale per condizioni operative e per offerta di assets infrastrutturali». Il treno cargo parte da Verona il martedì, giovedì e sabato nel pomeriggio. Nella prima mattina del giorno successivo i carichi sono a dispo-

sizione a Livorno.

**SECONDO** [redacted] commissario [redacted]

[redacted] di Livorno, l'interporto Vespucci sta confermandosi un asset importante come retroporto. «Grazie ai corridoi doganali velocizzati, al sistema di pesa certificata recentemente entrato in funzione, al nuovo collegamento con Quadrante Europa di Verona», sottolinea Gallanti, «il Vespucci integra la portualità tirrenica come via economicamente competitiva per i traffici diretti e per quelli provenienti dal centro Europa».

A.F.

## Collegamento con le Eolie A giorni il via

DOVREBBE partire a giorni il nuovo collegamento con aliscafi della società **Ustica Lines** tra le Isole Eolie ed il porto di Vibo Marina. Lo ha reso noto la Pro loco di Vibo Marina dichiarando che «per il periodo estivo sono già state inserite nell'orario due corse settimanali nei giorni di giovedì e la domenica con arrivo al porto di Vibo Marina alle 12 circa e partenza per Lipari alle 14,30 circa». Il Cda della Pro loco nel salutare l'avvio del nuovo collegamento con aliscafi dall'arcipelago eoliano al porto di Vibo Marina ritiene che «questa linea di trasporto veloce passeggeri possa essere un servizio da cui possano trarre vantaggio entrambi le regioni. Si tratta di un'occasione utile per dare impulso all'attività del nostro paese -porto nel ruolo storico e strategico di scalo naturale per le Eolie, la Sicilia ed il Mediterraneo». Un altro aspetto favorevole e turisticamente importante «è la vicinanza dello scalo di Vibo Marina all'aeroporto internazionale di Lamezia Terme. Occorrerebbe una sinergia d'intenti- è scritto nel comunicato della Pro loco di Vibo Marina- così come potrebbe essere sfruttata la presenza delle stazioni ferroviarie di Vibo - Pizzo e Vibo Marina per le quali è opportuno pensare ad un migliore collegamento con il porto tramite navetta pubblica/privato». La ripresa di questo collegamento marittimo, sospeso da diversi anni «può aprire nuove opportunità turistiche e per lo sviluppo del porto di Vibo. Ci si augura perciò che venga colta da tutti non con indifferenza ma come una reale opportunità di sviluppo». La Pro loco ha sottolineato che si tratta di «una iniziativa da valorizzare al meglio e con grande impegno da parte delle amministrazioni locali, dalla Regione alla Provincia, dal Comune alla Camera di Commercio. Un'opportunità- continua il comunicato- che potrebbero sfruttare anche i ministeri competenti, al fine di mantenere le corse di aliscafi per tutto l'anno, migliorando la funzionalità e l'accoglienza nel porto di Vibo Marina». Il nuovo collegamento marino tra Vibo e le Eolie può essere un'opportunità anche «per i servizi del porto, per le associazioni marinare, per gli operatori turistici che potrebbero fornire tra l'altro un pacchetto con sosta e pernottamento a Vibo Marina soprattutto per le escursioni del fine settimana (proprio da giovedì a domenica) alle Isole Eolie». Già in piena attività e molto validi rimangono nel periodo estivo «le "minicrociere giornaliere per le Eolie" con le motonavi in partenza ogni giorno dal porto di Vibo Marina per una navigazione lungo la costa degli Isole sino alle Isole dell'arcipelago eoliano». Insomma le possibilità di sviluppo turistico e d'indotto non mancano. Ora speriamo che la palla venga presa al balzo. Pro loco Vibo Marina: un porto naturale per le Eolie ed il Mediterraneo.

DAVIDE MIRABELLO

## Porti: imprese Mazara, inconcepibile ritardo lavori

Indetto incontro per confrontarsi su sviluppo approdo



(ANSA) - PALERMO, 21 LUG - "E' passato tanto, troppo tempo per l'avvio dei lavori di ripristino necessari a rendere agibile ed atto alla fruizione il porto di Mazara del Vallo. Trovo incomprensibile, inconcepibile che il porto della più importante marineria del Mediterraneo non sia navigabile provocando danni economici e sociali di spropositate dimensioni". Lo dice Domenico Asaro, presidente di confederazione imprese Pesca Mazara.

"In questo quadro disperato - prosegue - abbiamo oggi il diritto ed il dovere di sensibilizzare ed invitare attorno ad un tavolo tutti i protagonisti di questa ingarbugliata vicenda".

E' indetto un incontro aperto sabato prossimo al Distretto della Pesca e Crescita Blu di Mazara. Lo scopo dell'incontro è quello di condividere percorsi per lo sviluppo del porto e, di conseguenza, dell'economia marittima. (ANSA).

## Porti: Barcellona; +4% traffico in primo semestre 2016

Superato il milione di Teu. Crescono scambi con Eau del 28%

22 luglio, 00:06



(ANSAmEd) NAPOLI, 21 LUG - Nei primi sei mesi del 2016 il Porto di Barcellona ha superato il milione di Teu di traffici, con un aumento del 13% rispetto allo stesso periodo del 2015, e una crescita del 4% del traffico totale. I dati sono stati resi noto dall'autorità dello scalo catalano: "Il processo di recupero iniziato nel 2013 - ha detto il presidente dell'autorità portuale Sixte Cambra alla stampa iberica - ha subito un'accelerazione, specialmente dal 2015". Bene anche le esportazioni, che sono cresciute del 4% mentre le importazioni passate dallo scalo iberico sono aumentate dell'11%, segnali della crescita del consumo interno spagnolo. Tra le merci estere che transitano per il porto di Barcellona la parte preponderante è della Cina, con il 23,5%, davanti agli Usa (+8%) ma la crescita più forte è quella delle merci provenienti dagli Emirati Arabi Uniti, cresciute del 28% nel primo semestre 2016. Bene anche il movimento turistico con un milione e mezzo di viaggiatori movimentati sulle crociere e sui traghetti turistici, in particolare sono cresciuti del 12% i passeggeri diretti da e per la città catalana dal Nord Italia, il nordafrica e le Baleari.

# Barcellona, semestre da record

Milano - Superato in sei mesi il milione di contenitori.



Milano - Nei primi sei mesi del 2016 il Porto di Barcellona ha superato il milione di Teu di traffici, con un aumento del 13% rispetto allo stesso periodo del 2015, e una crescita del 4% del traffico totale. I dati sono stati resi noto dall'autorità dello scalo catalano: "Il processo di recupero iniziato nel 2013 - ha detto il presidente dell'autorità portuale Sixte Cambra alla stampa iberica - ha subito un'accelerazione, specialmente dal 2015". Bene anche le esportazioni, che sono cresciute del 4% mentre le importazioni passate dallo scalo iberico sono aumentate dell'11%, segnali della crescita del consumo interno spagnolo. Tra le merci estere che transitano per il porto di Barcellona la parte preponderante è della Cina, con il 23,5%, davanti agli Usa (+8%) ma la crescita più forte è quella delle merci provenienti dagli Emirati Arabi Uniti, cresciute del 28% nel primo semestre 2016. **Bene anche il movimentoturistico con un milione e mezzo di viaggiatori movimentati sulle crociere e sui traghetti turistici, in particolare sono cresciuti del 12% i passeggeri diretti da e per la città catalana dal Nord Italia, il nordafrica e le Baleari.**

# El puerto de Barcelona supera el millón de contenedores, genera un *cash flow* de 43,2 millones y sus beneficios crecen el 30%

El puerto de Barcelona ha obtenido en la primera mitad del año unos destacados resultados, en sintonía con unos «indicadores de actividad económica muy positivos», explicó ayer el presidente de la Autoridad Portuaria, Sixte Cambra. Esta tendencia «continuará de aquí a finales de año y en el horizonte 2017-2018», afirmó Cambra, acompañado de José Alberto Carbonell y Núria Burguera, director general y directora de Comunicación del puerto catalán, respectivamente, durante la presentación del balance del primer semestre.

El puerto de Barcelona ha registrado en el primer semestre del año un importe neto de la cifra de negocio de 78,1 millones de euros, con un aumento del 1% respecto al mismo periodo del 2015. Este porcentaje de un punto, explicó Cambra, es consecuencia de un «comportamiento diferenciado» consecuencia de que a principios de año «ha descendido un 4% la base de cálculo de la tasa de ocupación», que sin embargo se ha visto compensada por «el crecimiento del 4% de la tasa de utilización portuaria».

El beneficio neto del puerto de Barcelona de estos seis primeros meses del año se ha situado en 19,1 millones de euros, un 30% más respecto a los 14,7 millones de beneficio del mismo periodo del ejercicio anterior. Este incremento está relacionado con una disminución del 60% de los gastos financieros por varias razones, como por ejemplo la cancelación anticipada del

préstamo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por valor de 47,5 millones y la reducción del tipo de interés variable aplicados al resto de préstamos suscritos con el BEI.

En cuanto a la generación de recursos, el apartado económico más relevante para el puerto de Barcelona, resaltó Cambra, se contabilizó un *cash flow* operativo en el primer semestre de 43,2 millones de euros, cifra que supone un aumento del 16%. Este significativo aumento respecto al 2015 también ha sido consecuencia, en parte, de la amortización de los préstamos del BEI.

### Los contenedores suben el 13%

Por lo que respecta al tráfico de mercancías, en los seis primeros meses del año el puerto de Barcelona ha superado el millón de contenedores (teu), una cifra que supone un crecimiento del 13% respecto al mismo periodo del año pasado. El tráfico de contenedores, ha crecido en todos los tipos de operativa. En el apartado de comercio exterior destaca el impulso de las importaciones (264.624 contenedores, +11%), aunque en términos absolutos las exportaciones siguen teniendo más peso (323.580 contenedores, +4%).

El director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) resaltó que las exportaciones de contenedores llenos del puerto han crecido un notable 54% en lo que llevamos de año respecto a las cifras del 2008.

Los tráficos de cabotaje con las Islas Baleares y

Canarias han alcanzado crecimientos del 13%, mientras que el transbordo ha experimentado una importante recuperación, con un crecimiento superior al 20%.

Hay que destacar que los contenedores de exportación superan en un 54% el máximo de antes de la crisis.

### Mercados

Por países, China se mantiene como el principal socio comercial del puerto de Barcelona, con un incremento del 10% en los intercambios con el recinto catalán. El 23,5% de todos los contenedores que pasan por el puerto tienen el gigante asiático como origen o destino. Otros mercados que han mostrado un importante dinamismo en sus relaciones comerciales con la capital catalana han sido los Estados Unidos (+8%), los Emiratos Árabes Unidos (+28%), la India (+19%) y México (+7%).

En cuanto al tráfico total durante el primer semestre del año el puerto de Barcelona ha gestionado 24,2 millones de toneladas, un 4% más que en el mismo periodo del 2015.

### Impulso de los vehículos de importación

Hasta el mes de junio las terminales del puerto catalán han movido un total de 477.202 vehículos, con un crecimiento del 6%. El grueso de esta cifra (398.362 unidades) son de comercio exterior, un apartado donde destacan las exportaciones (con 240.000 vehículos) y las importaciones, que a pesar de sumar un volumen menor (102.510 unidades), han cre-

cido a un ritmo del 16,5%.

El puerto de Barcelona, anunció José Alberto Carbonell, habría registrado en junio su mes récord en tráfico de automóviles, con 94.000 vehículos en sus terminales especializada en régimen de export/import y tránsito.

En cuanto a la mercancía manipulada a granel, los líquidos se han mantenido prácticamente estables respecto al año pasado, con un total de 6 millones de toneladas. Destaca la evolución experimentada por el gasóleo, que se ha incrementado un 50%. Por otro lado, los sólidos a granel han sumado 2,2 millones de toneladas, resultado que supone un aumento del 5%. Los productos que han tenido una mejor evolución son los cereales y harinas (+48%) y los pensos y torrajes (+32%).

Durante el periodo enero-junio, las autopistas del mar han registrado más de 68.000 unidades de transporte intermodal (UTI).

### Suben los pasajeros de ferry y cruceristas de puerto base

En cuanto al movimiento de pasajeros, durante los seis primeros meses del año transitan por el puerto de Barcelona cerca de 1,5 millones de viajeros, tanto de ferries de línea regular como de cruceros. Los pasajeros de ferries han crecido un 12%.

La cifra total de cruceristas (más de un millón de personas) se ha mantenido prácticamente estable respecto al 2015, a pesar de que se ha producido un incremento significativo (+15%) de los pasajeros de puerto base.

- segue



*José Alberto Carbonell, director general del puerto, Sixte Cambra, presidente del puerto y Núria Burguera, directora de Comunicación del puerto, presentaron ayer los resultados obtenidos por el puerto de Barcelona en la primera mitad del año*

### **Adjudicada la reforma del edificio del Portal de la Pau por 8 millones de euros**

El Consejo de Administración del puerto de Barcelona, reunido ayer miércoles, aprobó la adjudicación de la reforma integral del edificio del Portal de la Pau a la Unión Temporal de Empresas (UTE) Dragados/ CRC/ Urcotex por un importe de 8 millones de euros. La obra, que tendrá un plazo de ejecución de 21 meses, consiste en los trabajos de reforma completa del edificio, tanto en arquitectura como en instalaciones, así como la reurbanización del espacio.

Con esta rehabilitación, el puerto de Barcelona recupera su sede institucional y también crea un nuevo espacio público, el. La planta baja del edificio se convertirá un centro de interpretación, *port center*, que dará a conocer los diferentes ámbitos de la actividad portuaria a los visitantes.

El edificio de Portal de la Pau fue inaugurado el mes de junio de 1907 como estación marítima de pasajeros.

Es un edificio de planta rectangular, de 50 metros de longitud por 20 metros de anchura, levantado perpendicularmente a la línea de muelle, entre los muelles de Drassanes y de Bosch i Alsina (Moll de la Fusta).

La reforma que ahora se llevará a cabo recuperará la concepción original del edificio y, en particular, la sala central de la primera planta coronada por una vuelta dónde, a principios del siglo pasado había el restaurante Mundial Palace. En el año 1918, cuando se adscribió totalmente a usos propios de la administración del puerto, el edificio sufrió una importante transformación que incluso supuso la construcción de una planta adicional bajo la vuelta, desapareciendo el carácter singular de la misma. Ahora esta planta será eliminada.



- segue

### Nuevo plan de mejora de la calidad del aire del puerto

El Consejo de Administración de Administración de la APB fue informado ayer del nuevo plan de mejora de la calidad del aire del puerto de Barcelona, que recoge las medidas para reducir las emisiones de gases contaminantes y partículas en suspensión de la actividad portuaria durante el periodo 2016-2018. En concreto, el plan incluye 53 actuaciones agrupadas en 25 acciones que están contenidas en 9 líneas estratégicas. Este plan permitirá reducir las emisiones de la actividad portuaria en estos primeros tres años y será el punto de partida para la adopción de medidas a largo plazo.

Las acciones contenidas en el plan serán presentadas más extensamente en septiembre, añadió Cambra.

Por su parte, José Alberto Carbonell quiso precisar que para reducir las emisiones de los buques el «reto es que utilicen GNL» para su propulsión. En este sentido, significó que actualmente navegan 77 buques con GNL, construidos en el 2015. Este año el número de buques de este tipo encargados está por encima respecto a las órdenes del año anterior.

Para Carbonell, «el punto crítico es el contaminante NOx que producen los buques y no podrá evitarse si los barcos no cambian al GNL».



# Rotterdam, traffici in calo

Rotterdam - Perso il 3% in sei mesi, male soprattutto il carico secco: «Ma l'anno scorso era stato record», spiega il porto.



Rotterdam - Rotterdam ha perso il 3% in sei mesi, considerando il traffico dello scalo rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Nel 2015 il primo semestre fu da record (con un aumento del 6,8%), mentre quest'anno il dato è in calo soprattutto per la performance negativa del carico secco che segna -9,9%. **Le rinfuse liquide sono calate dell'1,1%, non reggendo i volumi segnato l'anno scorso con il massimo storico del primo semestre del 2015.** Anche i contenitori sono calati: il risultato finale è una diminuzione del 2,3% nei volumi totali. Lo scalo però continua però a guadagnare quote di mercato in quel settore passando dal 38% al 38,3%.

## El tráfico de contenedores del puerto de Hong Kong baja el 10,5%



*Hong Kong manipuló 9,16 millones de contenedores hasta junio*

El puerto de Hong Kong movió un total de 9.161.000 contenedores (teu) en el primer semestre del año, lo que supone un acusada bajada del 10,5% respecto a la primera mitad del 2015.

En junio el puerto asiático manipuló 1.765.000 contenedores, un descenso del 10,5% en comparación con el mismo mes del año pasado.