



Primo piano:

- **Riforma dei porti**

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima)

Dai porti

Trieste:

"...Tui Cruises, home port a Trieste..." (L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

"...Navi e laguna a rischio Ultimatum dell'Unesco..." (Il Secolo XIX)

"...FVG: ex assessore Riccardi, sui porti Venezia incassa e Serracchiani tace..." (Ferpress)

Savona:

"...Giacomo Pagliantini è neo pilota titolare nel porto..." (La Nazione)

Genova:

"...Colombo, il rilancio parta adesso..." (The Medi Telegraph)

"...Salone nautico di Genova..." (L'Informatore Navale, Il Nautilus)

"...4 nuovi associati per Nautica Italiana..." (Informazioni Marittime)

La Spezia:

"...Boom di crocieristi in porto..." (The Medi Telegraph)

Ravenna:

"...Il Comune: positivo l'interesse di nuovi investitori nei confronti del nostro terminal crociere..." (Ferpress)

Marina di Carrara:

"...Il sequestro: la procura blocca il porto..."

(Il Tirreno, La Nazione, Il Secolo XIX, Ansa, Il Corriere Fiorentino, The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Livorno Terminal Tirreno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il bacino galleggiante pronto a tornare a galla..."

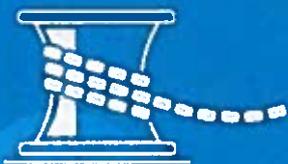
(La Gazzetta Marittima)

"...Ponte del gas tra Qatar ed Europa..." (Il Tirreno)

"...Affondamento tubi Eni..." (La Nazione)

"...Marina al Mediceo, c'è il piano di impresa..." (La Nazione)

"...Agorà, il salotto del porto..." (L'Informatore Navale)



Piombino:

"...Guerrieri e Giuliani parlano dei progetti del porto..." (La Nazione)

Ancona:

"...Boom di traghetti..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...A sorpresa Napoli perde appeal..." (Il Sole 24 Ore)

"...Area marina protetta..." (L'Informatore Navale)

Salerno:

"...A Salerno ricerca allargata sulla logistica..." (La Gazzetta Marittima)

Taranto:

"...Accolta sospensiva Italcave..."

(The Medi Telegraph, Ansa, Il Nautilus, Il Sole 24 Ore)

"...Più traffico oltre il 21%..." (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...L'A.P. rifà e prolunga la recinzione del porto..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Interdizione di accesso veicolare a settembre..."

(Stretto Web, Il Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...L'elicottero dall'alto controlla le imbarcazioni..." (Corriere della Sera)

"...Code al porto di Palermo..."

(Larepubblica.it, Libero.it, La Repubblica, Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Il porto rischia di perdere 19 milioni di euro..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

A GENOVA PRESSING DEL PD PER IL SEGRETARIO GENERALE: IN POLE C'È PROVINCIALI

Porti, la carica dei 100 auto-candidati

Boom di curricula al ministero: sono gli aspiranti presidenti delle

GENOVA. È un esercito che marcia compatto verso le nuove portuali diseguate dal decreto di riforma firmato Delrio.

Sono gli auto-candidati che sperano si possa aprire la porta che conduce alla presidenza delle quindici Autorità portuali. «Un centinaio» si limitano a dire dal ministero, dove sono arrivati i curricula di chi si propone come presidente di un porto. Sul resto bocche cucite, perché la ricognizione decisa dal ministro Delrio, non è un concorso. Non ci sarà una graduatoria. Soltanto da quella rosa, sarà possibile - ma non imperativo - scegliere il prossimo presidente del porto. La media dice per ogni poltrona ci sono quasi 7 persone che aspirano a conquistarla. Non male, considerando che il termine ultimo è il 4 settembre e gli uffici del ministero prevedono un super lavoro nei prossimi giorni. Intanto il decreto sarebbe dovuto finire in Gazzetta, ma la pubblicazione potrebbe slittare ad oggi o al massimo a lunedì. Dopo toccherà alle



Il porto di Trieste dove Mario Sommariva è segretario generale

regioni inviare la richiesta di deroga agli accorpamenti previsti. La Liguria dovrebbe farlo, così come Campania e Sicilia. Ma la trattativa politica potrebbe ridurre il numero dei "ribelli". Su Genova il Partito Democratico, dopo aver digerito la nomina di Paolo Signorini, ha intenzione di giocare almeno la partita difficile - del segretario generale. Il meccanismo di nomina non aiuta: a decidere saranno il nuovo presidente e il comitato di gestione, dove il centrodestra è maggioranza. Però uno spiraglio c'è, soprattutto se i democratici metteranno sul piatto nomi di tecnici, anche se di area. Il primo della lista è Mario Sommariva, genovese, già numero due a Bari e ora a Trieste con Zeno D'Agostino. Ha ottime referenze nel mondo portuale e in Friuli sta lavorando bene: motivi personali però lo costringerebbero a declinare. L'altro papabile è Massimo Provinciali, ora segretario generale a Livorno sotto la presidenza di

l'ex numero uno dello scalo genovese.

www.thermofidels.com

© BY NC ND AL UN DR PT "RISERVA"



Porti, la carica dei 100 auto-candidati

Genova - Boom di curricula al ministero: sono gli aspiranti presidenti delle Authority. A Genova pressing del Pd per il segretario generale: in pole c'è Provinciali.

Genova - **È un esercito che marcia compatto verso le nuove Authority portuali disegnate dal decreto di riforma firmato Delrio.** Sono gli auto-candidati che sperano si possa aprire la porta che conduce alla presidenza delle quindici Autorità portuali. «**Un centinaio**» si limitano a dire dal ministero, dove sono arrivati i curricula di chi si propone come presidente di un porto. Sul resto bocche cucite, perchè la ricognizione decisa dal ministro Delrio, non è un concorso. Non ci sarà una graduatoria. Soltanto da quella rosa, sarà possibile - ma non imperativo - scegliere il prossimo presidente del porto. La media dice per ogni poltrona ci sono quasi 7 persone che aspirano a conquistarla. Non male, considerando che il termine ultimo è il 4 settembre e gli uffici del ministero prevedono un super lavoro nei prossimi giorni. Ieri intanto il decreto sarebbe dovuto finire in Gazzetta, ma la pubblicazione potrebbe slittare ad oggi o al massimo a lunedì. Dopo toccherà alle regioni inviare la richiesta di deroga agli accorpamenti previsti. **La Liguria dovrebbe farlo, così come Campania e Sicilia. Ma la trattativa politica potrebbe ridurre il numero dei "ribelli".** Su Genova il Partito Democratico, dopo aver digerito la nomina di **Paolo Signorini**, ha intenzione di giocare almeno la partita - difficile - del segretario generale. Il meccanismo di nomina non aiuta: a decidere saranno il nuovo presidente e il comitato di gestione, dove il centrodestra è maggioranza. Però uno spiraglio c'è, soprattutto se i democratici metteranno sul piatto nomi di tecnici, anche se di area. Il primo della lista è **Mario Sommariva**, genovese, già numero due a Bari e ora a Trieste con Zeno D'Agostino. Ha ottime referenze nel mondo portuale e in Friuli sta lavorando bene: motivi personali però lo costringerebbero a declinare. L'altro papabile è **Massimo Provinciali**, ora segretario generale a Livorno sotto la presidenza di Giuliano Gallanti, l'ex numero uno dello scalo genovese.

La Gazzetta Marittima

La Riforma? Avanti adagio quasi indietro

LIVORNO – Lo so bene com'è duro accettare che siamo arrivati alla fine d'agosto. Anche perché il settembre che ci aspetta è da paura. Preannunciato da un tragico terremoto, con sinistri presagi di manovre economiche correttive, governo sempre traballante, soluzioni alternative nella nebbia: lacrime e sangue, come aveva promesso Churchill agli inglesi in guerra. Ma ancora più difficile è accettare quello che si legge sulla stampa quotidiana bene informata e sul Web in merito alla sospirata Riforma portuale. Che parrebbe davvero aver sposato l'immortale principio del Gattopardo: cambiare tutto per non cambiare (quasi) niente. Spero, in fondo in fondo, che le anticipazioni siano mosse da cattivo senso critico, bacate di politichese: ma se davvero il decreto Madia sui manager pubblici risulterà essere quello che giovedì scorso era al consiglio dei ministri, ci sarà da ridere. O da piangere, scegliete voi. Pare che la rivoluzione annunciata, per i 30 mila dirigenti e alti dirigenti statali che dovevano essere riformati facendo decadere le promozioni automatiche per età e sostituendole da criteri di merito, sia stata abbondantemente annacquata dalla barricata procedurale e politica innalzata dagli stessi. In sostanza, sarà istituito un "ruolo unico" della dirigenza, ma con tutta calma: e chi oggi fa parte dell'élite dei "mandarini" statali ci rimarrà fino al pensionamento. Meritocrazia? Adelante Pedro, cum judicio... Dall'entrata in vigore del decreto Madia tra l'altro, ci vorranno almeno 6 mesi per definire i criteri di procedura del conferimento degli incarichi nelle singole amministrazioni; facendo salvi, con corsia preferenziale, "coloro che vantano un cospicuo numero di anni di dirigenza. Significativo. E come si innesta su questi principi la Riforma portuale? Il metodo seguito da Delrio, di chiedere i curricula agli aspiranti 15 presidenti delle Autorità di sistema, sembra simile a quello dei decreti Madia, salvo i tempi: che per Delrio dovrebbero essere accelerati – per le nomine – alla seconda metà di settembre. Un fulmine di guerra tra le tartarughe. O una montagna che partorirà i topolini? Mi consola soltanto un dettaglio: che gran parte di quanto si è letto ad oggi su Riforma, rivoluzione copernicana di Renzi, grandi cambiamenti epocali eccetera, si sia rivelato un insieme di bufale. E arriverci a settembre. Come scriveva quel tale, noi speriamo che ce la caviamo.

Antonio Fulvi

Tui Cruises, home port a Trieste

"Mein Schiff 2" farà base al terminal passeggeri dal 2018

Tui Cruises ha scelto Trieste come home port adriatico per la sua Mein Schiff 2 nel 2018, un altro bel colpo per Trieste Terminal Passeggeri dopo la conferma che nel 2017 avrà in home port parziale la Costa Luminosa. Finora le navi di Tui si sono abitualmente spinte in Adriatico soltanto fino a Ragusa in Dalmazia (Dubrovnik), mentre tra due anni regneranno con il capoluogo giuliano la parte più a Nord di questo mare. Fu notizia il fatto che sicuramente Venezia non sarà presente nella programmazione di MS2, probabilmente i problemi sul transito della via I in Laguna ha sconsigliato la compagnia tedesca a includere anche questa destinazione nei suoi programmi. Per chi non conoscesse Tui Cruises, ricordiamo che si tratta di un premium brand dedicato al mercato tedesco nato a seguito di una joint venture paritaria tra il gruppo Royal Caribbean e Tui, colosso teutonico del turismo. Il successo di questo marchio ha permesso alla compagnia di investire in un importante programma di nuove costruzioni che sono in corso di realizzazione nel cantiere finlandese di Turku (pochi giorni fa è stata tagliata la prima lamiera della nuova ammiraglia da 111.500 tonnellate di stazza lorda). Tornando a Trieste, questo importante traffico porterà in dote una nuovaumentazione di circa 40.000 passeggeri in 12 toccate secondo le stime di Ttp.

Inoltre anche l'aeroporto del Friuli-Venezia



La Mein Schiff 2.

Giulia beneficerà dei charter che porteranno nella regione la maggior parte dei crocieristi tedeschi pronti ad imbarcarsi su MS2. La nave che toccherà Trieste ha 77.102 tonnellate di stazza lorda e può portare 1.886 passeggeri in cabina doppia. È stata realizzata da Meyer Werft a Papenburg per conto di Celebrity Cruises (gruppo Royal Caribbean) con il nome di Mercury, nel 2011 è stata trasferita a Tui Cruises che l'ha inviata a Bremerhaven per un significativo refitting nel bacino di Lloyd Werft per adeguarla agli standard del suo marchio. Nel 2019 verrà trasferita nella controllata Thomson Cruises quando entrerà in servizio la nuova Mein Schiff 2 che verrà realizzata

sempre al Meyer Turku Shipyard.

«Siamo stati per un lungo periodo impegnati in diversi incontri con il management di Tui, quello più importante, però, è stato il Seatrade di Fort Lauderdale - spiega Franco Napp, amministratore delegato di Ttp - e dopo quest'incontro abbiamo organizzato una visita tecnica al nostro terminal che è stata fondamentale per conquistare questo prestigioso cliente. Inoltre in quest'occasione abbiamo organizzato, per i rappresentanti della compagnia, una visita turistica per illustrare il potenziale di questa destinazione. Abbiamo loro proposto un tour delle principali chiese triestine inclusa San Giusto, poi un'escursione al Castello di Miramare. Infine abbiamo portato i nostri ospiti fuori città a vedere le rovine romane di Aquileia e a Cormons in una cantina per una degustazione di vini. Ho voluto far conoscere a Tui non soltanto Trieste ma anche le bellezze della nostra Regione, inclusa l'offerta enogastronomica, poi saranno loro a valutare le escursioni da proporre ai loro turisti». Anche Zeno D'Agostino, presidente di Ttp, ha sottolineato come questa nuova acquisizione confermi che gli sforzi intrapresi dalla società negli ultimi anni siano stati imposti nella giusta direzione. Maggiori informazioni sugli itinerari offerti da Tui Cruises da Trieste saranno resi noti con la pubblicazione del catalogo estivo 2018 entro la fine dell'anno.

Matteo Martinuzzi

Turisti, navi e laguna a rischio Ultimatum dell' Unesco a Venezia

L'organizzazione indica gli interventi per restare tra i siti patrimonio dell' Umanità Italia Nostra: lanciammo l' allarme nel 2011. Ora potrebbe finire in una "lista nera"

L' ESTATE cafonal di Venezia -turistiche si tuffano dal ponte di Rialto, affittacamere abusivi, ubriachi in servizio permanente effettivo, immondizia nei luoghi più pregiati e delicati, monumenti trasformati in orinatoi, tende piantate nei campielli, tavolate di picnic sulle rive dei canali - potrebbe essere ricordata come l' ultima, dopo 30 anni, da città inserita nella lista Unesco dei siti considerati «patrimonio dell' umanità».

Dopo un' ispezione e un report molto duri, l' organizzazione internazionale ha dato un ultimatum all' Italia, indicando dieci azioni da intraprendere entro la fine dell' anno per salvare Venezia. In caso contrario, l' Unesco deciderà se inserirla nella «lista nera».

«In questi giorni stanno venendo al pettine tutti i nodi di Venezia. Noi li denunciavamo da anni», dice Lidia Fersuoch dell' associazione Italia Nostra. È stata lei, con tre lettere tra il 2011 e il 2012, a innescare l' ispezione dell' Unesco. «Sono venuti a mancare - scriveva Italia Nostra - i presupposti per includere Venezia nella lista dei siti culturali di importanza mondiale (...) in quanto il governo italiano e le amministrazioni locali sono venute meno all' impegno di tutela assunto con l' Unesco».

Le doglianze di Italia Nostra riguardavano il fatto che «la laguna era ormai considerata terra di nessuno» e sottoposta a pressione insostenibile da progetti infrastrutturali invasivi come la torre Pierre Cardin (un grattacielo di 60 piani a Porto Marghera), dalla crescente attività portuale e da «un turismo di massa devastante e per nulla regolato, che cancella il modo di vivere peculiare della città e ne espelle gli abitanti». La seconda lettera, successiva al disastro della Costa Concordia, si concentrava sulle grandi navi in laguna.

L' Unesco non ha mai risposto direttamente a Italia Nostra. Ma nel giugno 2014 la Procura fa arrestare 35 tra politici, funzionari pubblici e imprenditori privati per tangenti sulla costruzione del Mose, il controverso sistema di barriere mobili per difendere la laguna. Lo scandalo ha risalto internazionale. Pochi giorni dopo, nell' annuale congresso a Doha (Qatar), l' Unesco apre il dossier Venezia, approvando una risoluzione con cui pone domande al governo italiano e dispone un' ispezione nel timore di una «irreversibile trasformazione del paesaggio».

- segue

Nel 2015 arrivano a Venezia tre ispettori internazionali.

Hanno studiato tutti i nodi della gestione di Venezia e ne chiedono conto alle istituzioni, alle categorie sociali interessate (per gli aspetti turistici e commerciali), alle associazioni ambientaliste. Gli ispettori raccolgono documenti e ascoltano. Dopo alcuni mesi depositano all' Unesco una relazione di 74 pagine («Mission Report/Venice and its Lagoon Italy») molto dettagliata. Allegati una tabella sul declino dei finanziamenti pubblici per la tutela di Venezia (negli ultimi dieci anni da 140 a 10 milioni l' anno) e una galleria fotografica su degrado degli edifici storici, turismo di massa, incuria ambientale, sporcizia. La conclusione è che questi fenomeni «posso mettere a rischio «l' eccezionale valore universale» di Venezia, che nel 1987 convinse l' Unesco a inserir la nella lista dei patrimoni dell' umanità.

Il report è stato discusso nell' annuale congresso dell' Unesco, un mese fa a Istanbul. A dispetto delle richieste governative di congelare il dossier, l' organizzazione ha votato un documento ultimativo rivolto all' Italia, che intima «urgenti misure» su cui riferire entro il 1° febbraio prossimo. L' Unesco dichiara «estrema preoccupazione» per «la seria minaccia di deterioramento del sistema, di irreversibile cambiamento della relazione tra città e laguna, di perdita di coerenza architettonica della città storica», il che fa rischiare irreversibilmente perdere a Venezia «integrità e autenticità».

Pertanto l' Unesco ha chiesto all' Italia una strategia integrata di sviluppo e turismo sostenibile, limiti di velocità e regole vincolanti al traffico marittimo (sia turistico che commerciale), divieti precisi sulle grandi navi, una moratoria sui progetti urbanistici, un piano di tutela che consideri anche la zona intorno al nucleo urbano, un vaglio internazionale su ogni progetto che possa risultare invasivo.

L' Italia dovrà provvedere con urgenza e riferire nei dettagli nei prossimi mesi.

Nel luglio 2017 l' Unesco esaminerà la situazione nel congresso e valuterà se l' Italia avrà fatto i compiti a casa. «In assenza di sostanziali progressi - conclude il documento Unesco- la prospettiva è l' inclusione di Venezia nella lista dei siti in pericolo». L' anticamera della cancellazione.

FVG: ex assessore Riccardi (FI), sui porti Venezia incassa e Serracchiani tace

Author : com

Date : 26 agosto 2016



(FERPRESS) - Trieste, 26 AGO - "Se l'off-shore di Venezia va avanti, possiamo dire addio alla prospettiva strategica del Friuli Venezia Giulia, buttando nel cestino lo sforzo per aver conquistato il riconoscimento del corridoio Adriatico Baltico da parte dell'Ue".

Riccardo Riccardi, capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale, commenta così - si legge in una nota stampa - la richiesta del ministro Graziano Delrio al Cipe nella quale chiede di finanziare con 150 milioni l'avvio del primo bando del VOOPS (Venice Off-shore On-shore Porto System).

"Con la realizzazione del progetto del presidente dell'Authority Paolo Costa, il FVG diventerà un'area che non avrà il presupposto per una maggiore capacità di attrazione per nuovi insediamenti produttivi. L'Alto Adriatico ha un senso se trova il suo baricentro a Trieste, per poi essere collegato a Capodistria e Venezia (e oltre).

Solamente attraverso un progetto condiviso e unitario - spiega il capogruppo azzurro - potremmo essere in grado di competere con i grandi scali del nord Europa, che tutt'ora vengono scelti dagli operatori nonostante richiedano 5 giorni di navigazione in più rispetto alla rotta del canale di Suez. Attraverso la scelta del ministro è evidente la volontà di alimentare piccoli interessi in Veneto, penalizzando Trieste e tutto il sistema dell'alto Adriatico. Mi chiedo se Debora Serracchiani, che è vicepresidente del Pd e alla quale ricordo anche l'incarico che lei ritiene secondario di presidente della Regione FVG, intenda intervenire oppure preferisca restare a guardare per ordini di partito", conclude Riccardi.

INCARICHI BRILLANTE PRESTAZIONE DEL GIOVANE COMANDANTE DI LUNGO CORSO LIVORNESE

Giacomo Pagliantini è neo pilota titolare nel porto di Savona

UN GIOVANE pilota portuale livornese, il comandante di lungo corso Giacomo Pagliantini, è diventato pilota titolare nel porto di Savona, dopo il duro esame che in queste circostanze viene svolto nella Capitaneria di porto locale. Pagliantini ha 32 anni ed è stato giudicato da una commissione presieduta dal comandante del porto di Savona, capitano di vascello (Cp) Vincenzo Vitale, della quale ha fatto parte anche il direttore generale della Federazione dei piloti di porto, il livornese Fiorenzo Cino Milani. La prova pratica di pilotaggio si è svolta su una nave liberiana, la unità bulk "Yulja" di 190 metri di lunghezza e 20 mila tonnellate di stazza.

QUESTO il giudizio sul pilota livornese del comandante Vitale dopo l'esame: «Calcolato-

re, sicuro, professionale ha ormeggiato la nave sfilando a 1,5 metri dalla banchina come se stesse manovrando un piccolo yacht». Il capitano di lungo corso Giacomo Pagliantini proviene dal "vivai" dei piloti del porto labronico, considerati in tutta Italia di altissimo livello, sia per la formazione che per l'esperienza acquisita nelle manovre nel nostro scalo. Dove per condurre le navi più grandi verso la Darsena Toscana, attraverso la famigerata "strettoria" del Marzocco, è necessaria una perizia non comune e un sangue freddo altrettanto significativo. Più che soddisfatto ovviamente Cino Milani, che è stato a lungo capo-pilota proprio a Livorno dopo essersi diplomato al nautico Capellini ed aver militato per anni nella flotta A.F.



IL PROFILO
Giacomo Pagliantini



«“Colombo”, il rilancio parta adesso» / IL COLLOQUIO

Genova - Il presidente della Regione Liguria: tra i primi nodi sul tavolo dell’Autorità di sistema. Toti: 36 mesi per la privatizzazione, Adr dica se vuole investire, sì a soci finanziari.

Genova - **Ventiquattro-trentasei mesi «per risolvere l’unicum assurdo dell’Autorità portuale che controlla la società di gestione» e rilanciare l’aeroporto di Genova.** Perché «il momento è propizio», per chi vuole cavalcare l’onda del turismo che torna in Italia fuggendo dall’instabilità geopolitica dei Paesi del Mediterraneo. E perché «nonostante **Turkish Airlines** abbia deciso di lasciare Genova, lo scalo ha portato a casa buoni contratti con Volotea, Klm e Aeroflot, dimostrandosi vitale e con potenzialità di crescita». «lo dico che chi investe sul “Colombo” non butta via i suoi soldi. Però occorre cambiare passo subito». **Giovanni Toti**, presidente della Regione Liguria, si dice «ottimista» sulle possibilità di sviluppo dei traffici - civile e business - dello scalo ligure, a condizione che «si cambi passo».

«Sul tema della privatizzazione occorre tornare subito, - dice il governatore - **Sarà uno dei primi nodi da affrontare con la nuova governance dell’Autorità di sistema di Genova.** Ma questa volta eviterei bandi alla cieca che fissano prezzi e condizioni impossibili senza prima fare ragionamenti seri con i potenziali investitori». Toti chiarisce che «un bando pubblico in trasparenza andrà ovviamente fatto, ma prima sarà opportuno fare un percorso, indagare le intenzioni di chi già è socio». A cominciare dal Aeroporti di Roma, azionista della società di gestione con il 15% (il 60% è in mano all’Autorità portuale e il 25% alla Camera di commercio di Genova).

- segue

«**Adr ha deciso di non vendere più, ma ancora non ha deciso se vuole investire su Genova.** Chiediamoglielo. È un socio industriale con prelazione, è utile capire se è interessato a crescere un po' come quota e a farsi carico della gestione». Un'opzione da sondare, un punto di partenza dal quale il presidente della Regione sviluppa il ragionamento sul ruolo degli enti pubblici: «Camera di commercio, Comune, Regione, anche attraverso Filse se serve. Chi ci crede deve fare la sua parte per svolgere il ruolo, fondamentale, di regia pubblica nello sviluppo del territorio». Poi i fondi d'investimento: «Un socio finanziario può essere utile perché permetterebbe un equilibrio intorno al 30-30-30 con la gestione in mano al socio industriale».

Toti non esclude nemmeno una seconda fase «con quotazione in Borsa» e non pone barricate verso «cordate locali». Purché si punti dritto al superamento dell'*unicum assurdo*. **La società guidata da Marco Arato ha avuto il merito di «tenere i conti in pareggio», ma il «Colombo» ha spazi di crescita del traffico civile e business che vanno conquistati con «un'azione commerciale più aggressiva».** Secondo il governatore, il momento può «favorire una privatizzazione» perché nonostante l'avvicinarsi del termine della concessione (2027), i 15 milioni di euro stanziati dall'Enac con l'accordo di programma «non sono poca cosa e vanno spesi bene».

«Avevo chiesto ai vertici della società di gestione di apportare almeno alcune modifiche tecnologiche ed estetiche alla *hall* degli arrivi ma non ho ricevuto risposta. - racconta il presidente - Avevo anche chiesto di installare un plastico che mostri come sarà l'aerostazione da qui a tre anni, visto che nel 2017 apriranno i cantieri. Anche in queste cose, apparentemente piccole, occorre maggiore intraprendenza e velocità». Un immobilismo che si riflette anche sui numeri, visto che Genova è l'unico scalo italiano che negli ultimi 15 anni è rimasto identico a se stesso, non molto sopra il milione di passeggeri. **Manca il mercato?** «La ristrettezza del bacino e la crisi del sistema economico locale sono un problema ma non devono essere un alibi. Klm è molto soddisfatta e Amsterdam è un grande hub nord europeo: potrebbe essere un punto di aggancio per il traffico crocieristico dal nord Europa».

Tornando invece alla durata della concessione, che già l'ex presidente dell'Autorità portuale **Luigi Merlo**, oggi consigliere del ministro delle Infrastrutture e trasporti, aveva chiesto di estendere, Toti appare possibilista: «Ne ho parlato con Delrio e non c'è una preclusione, ma l'allungamento dei tempi per l'aeroporto di Genova fa parte di un pacchetto di concessioni rispetto alle quali il ministero si deve confrontare con l'Unione europea. Sono procedure complesse che richiedono tempi lunghi».



Privatizzazione "Colombo", l'Autorità di sistema di Genova dovrà cedere le quote

Genova - La riforma dei porti in Gazzetta Ufficiale a giorni. Presidente e cda attesi nel giro di due mesi. Le nuove norme permettono alle Authority di possedere partecipazioni di minoranza e solo in società di logistica.

Genova - **Ventiquattro-trentasei mesi per privatizzare l'aeroporto di Genova oggi controllato al 60% dall'Autorità portuale «sono troppi»**. All'indomani della sfida lanciata dal presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e alla vigilia della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della riforma dei porti, fonti ministeriali vicino al dossier puntano il faro sui passaggi tecnici. **Le nuove Autorità di sistema potranno infatti detenere partecipazioni esclusivamente di minoranza in società di logistica e trasporto intermodale**: «Anche forzando il concetto di intermodalità per giustificare la partecipazione nella società di gestione del "Colombo", l'attuale quota del 60% dovrà comunque essere ridotta a una quota di minoranza, quindi in gran parte andrà ceduta in tempi stretti», spiegano dal ministero.

Da Roma si fa dunque notare che quello della privatizzazione della società di gestione è un tema «imprescindibile» per il nuovo presidente dell'Autorità di sistema di Genova, carica che potrebbe andare all'attuale segretario generale della Regione Liguria Paolo Signorini. La riforma dei porti sarà pubblicata in Gazzetta Ufficiale la prossima settimana. La nomina del presidente dell'Authority è attesa entro fine settembre.

- segue

A quel punto Regione, Comuni (di Genova ma anche Savona se l'accorpamento dovesse, fatto improbabile, non andare in proroga) e Capitaneria avranno 30 giorni di tempo per indicare i rispettivi rappresentanti per il consiglio di amministrazione (che prende il posto del comitato portuale). Tra fine ottobre e i primi di novembre, insomma, l'Autorità di sistema potrebbe essere già operativa e da quel momento, al di là degli adempimenti obbligatori, non potrà passare molto tempo prima che venga risolta l'anomalia del 60%.

Signorini, o chi per lui, dovrà dunque marciare veloce verso il secondo tentativo di privatizzazione, dopo che il primo è imploso per colpa di un bando condizionato dal diktat del comitato portuale e definito «fuori mercato» da due (F2i e Corporación América) dei cinque manifestanti interesse e dalle multiple frenate del socio Camera di commercio (25%), da sempre critico verso l'apertura della società di gestione a soci nuovi. Toti si è detto «ottimista» rispetto al rilancio del "Colombo" attraverso la privatizzazione, sostenendo che invece di fare «bandi alla cieca» questa volta occorre «indagare le intenzioni di chi è già socio», Adr in primis, «che ha deciso di non vendere» il suo 15% «ma ancora non ha deciso se vuole investire su Genova». Non è la prima volta che il consigliere politico di Berlusconi ipotizza un interesse di Adr, società controllata al 95% da Atlantia (già Autostrade Spa), rispetto all'aeroporto di Genova. E in questa fase in cui Atlantia sta trattando con il Mit l'allungamento delle concessioni (uno dei modi per finanziare la gronda di Genova, l'altro è l'incremento tariffario già previsto nella misura del 2% annuo per 8-9 anni), il tentativo di coinvolgere maggiormente Adr nel "Colombo" potrebbe non essere casuale.

ICE Agenzia e UCINA Confindustria Nautica: CONFERMATO IL SOSTEGNO AL 56° SALONE NAUTICO DI GENOVA



IL FOCUS SULL'INTERNAZIONALIZZAZIONE SOSTENUTO DA MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO E ICE-AGENZIA AL CENTRO DELL'EVENTO. +21% GLI ESPOSITORI PRESENTI NEL CAPOLUOGO LIGURE DAL 20 AL 25 SETTEMBRE

Genova, 26 agosto 2016 – ICE rafforza il sostegno alla filiera nautica italiana attraverso un articolato programma di supporto al Salone Nautico Internazionale di Genova, di gran lunga la prima vetrina di settore del Mediterraneo, unico evento iscritto nel calendario fieristico internazionale.

Nell'ambito del Piano Straordinario di Promozione del **Made in Italy 2016** varato dal Ministero dello **Sviluppo Economico**, ICE-Agenzia e UCINA, l'Associazione di categoria di Confindustria, organizzano la visita di diverse delegazioni di operatori e giornalisti di settore.

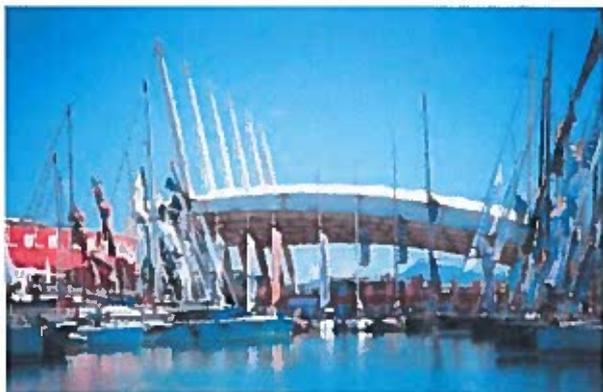
Fitto il programma degli incontri **B-to-B con la Missione Operatori**, che coinvolgerà i responsabili degli uffici tecnici dei cantieri, uffici acquisti, buyer, distributori internazionali e broker. Di particolare rilievo la presenza, per la prima volta in Italia, di una delegazione di 15 broker indipendenti della **Florida Yacht Broker Association**, storica associazione americana che conta oltre 1.200 soci attivi nel settore del commercio di imbarcazioni in uno dei mercati più vivaci in assoluto.

Il **21 e 22 settembre** gli operatori esteri saranno disponibili per incontrare, presso la **Lounge B-to-B** dedicata (ubicata nel Padiglione B del Salone), le aziende espositrici italiane che ne faranno richiesta.

Grazie al lavoro svolto dagli uffici ICE Agenzia nel mondo, sono attesi giornalisti, operatori professionali e broker **provenienti 32 Paesi**, fra cui Austria, Belgio, Brasile, Cina, Croazia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Hong Kong, Israele, Malta, Medio Oriente (Arabia Saudita, EAU, Abu Dhabi), Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania, Russia, Serbia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ucraina, UK e USA.

Il sostegno delle istituzioni premia un Salone di Genova che, dopo le basi del rilancio gettate lo scorso anno, trova il riscontro **positivo nell'aumento degli espositori (+21%)**, i segnali positivi del mercato interno, sottolineato anche dal ritorno degli espositori stranieri che ritrovano nel Made in Italy il loro punto di riferimento.

ICE e UCINA: CONFERMATO IL SOSTEGNO AL 56mo SALONE NAUTICO DI GENOVA



GENOVA – ICE rafforza il sostegno alla filiera nautica italiana attraverso un articolato programma di supporto al Salone Nautico Internazionale di Genova, di gran lunga la prima vetrina di settore del Mediterraneo, unico evento iscritto nel calendario fieristico internazionale.

Nell'ambito del Piano Straordinario di Promozione del Made in Italy 2016 varato dal Ministero dello Sviluppo Economico, ICE-Agenzia e UCINA, l'Associazione di categoria di Confindustria, organizzano la visita di diverse delegazioni di operatori e giornalisti di settore.

Fitto il programma degli incontri B-to-B con la Missione Operatori, che coinvolgerà i responsabili degli uffici tecnici dei cantieri, uffici acquisti, buyer, distributori internazionali e broker. Di particolare rilievo la presenza, per la prima volta in Italia, di una delegazione di 15 broker indipendenti della Florida Yacht Broker Association, storica associazione americana che conta oltre 1.200 soci attivi nel settore del commercio di imbarcazioni in uno dei mercati più vivaci in assoluto.

Il 21 e 22 settembre gli operatori esteri saranno disponibili per incontrare, presso la Lounge B-to-B dedicata (ubicata nel Padiglione B del Salone), le aziende espositrici italiane che ne faranno richiesta.

Grazie al lavoro svolto dagli uffici ICE Agenzia nel mondo, sono attesi giornalisti, operatori professionali e broker provenienti 32 Paesi, fra cui Austria, Belgio, Brasile, Cina, Croazia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Hong Kong, Israele, Malta, Medio Oriente (Arabia Saudita, EAU, Abu Dhabi), Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania, Russia, Serbia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ucraina, UK e USA.

Il sostegno delle istituzioni premia un Salone di Genova che, dopo le basi del rilancio gettate lo scorso anno, trova il riscontro positivo nell'aumento degli espositori (+21%), i segnali positivi del mercato interno, sottolineato anche dal ritorno degli espositori stranieri che ritrovano nel Made in Italy il loro punto di riferimento.

Informazioni Marittime

Quattro nuovi associati per Nautica Italiana



Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing sono i quattro nuovi associati di Nautica italiana. Arrivano così a quota 67 le aziende italiane che hanno aderito all'associazione di settore **nata nel 2015**.

Ad oggi le imprese associate, riferisce Nautica Italiana, impiegano nel loro complesso poco meno di 4500 dipendenti diretti e 15mila operatori dell'indotto, esprimendo un valore complessivo della produzione di 1500 milioni di euro.



La Spezia, boom di crocieristi in porto / GALLERY

La Spezia - Oltre settemila passeggeri in città con lo scalo nel porto ligure di "Msc Fantasia" (383 metri di lunghezza; 4300 passeggeri) e di "Mein Schiff 3" (293 metri di lunghezza; circa 2800 passeggeri).

La Spezia - **Oltre settemila crocieristi** sono sbarcati oggi nel porto della Spezia grazie agli scali, nel porto ligure, delle navi "Msc Fantasia" (383 metri di lunghezza; 4.300 passeggeri) e "Mein Schiff 3" (293 metri di lunghezza; 2.800 passeggeri).

Ravenna: il Comune, positivo l'interesse di nuovi investitori nei confronti del nostro terminal crociere

Author : com

Date : 26 agosto 2016



(FERPRESS) - Ravenna, 26 AGO - "Per il terminal crociere di Porto Corsini e per tutta la città – dichiara in un comunicato stampa il vicesindaco di Ravenna Eugenio Fusignani, con delega a Porto e Centro storico - l'ingresso di un nuovo azionista nella società Ravenna Terminal Passeggeri sarebbe senz'altro un'ottima opportunità. Auspico quindi che l'interesse del gruppo Global Investments Holding si concretizzi e che lo scalo di Porto Corsini ne possa trarre significativi benefici fin dal prossimo anno".

"E' fondamentale - ha concluso il vicesindaco - potenziare l'attività del nostro terminal e naturalmente a trarre vantaggio da un aumento del passaggio di navi non sarebbero solo il terminal crociere ma tutte le attività connesse all'arrivo dei turisti nella nostra città, in primis quelle commerciali e di servizio del nostro centro storico".

il SEQUESTRO

La procura blocca il porto

Sigilli ai mezzi della Porto Spa: «Occupano abusivamente suolo pubblico»

di Claudio Figala

▀ CARRARA

Stanno lì da vent'anni, le gigantesche gru Gottwald del porto, sono diventate parte integrante del paesaggio di Marina. Il problema è che sono abusive, sostiene la procura: occupano senza averne titolo aree demaniali pubbliche. Scatta così il sequestro del porto, un provvedimento clamoroso che di fatto paralizza quasi tutta l'attività dello scalo apuano.

Ieri mattina, gli uomini della Capitaneria di porto di Marina di Carrara hanno messo i sigilli a tutti i mezzi della Porto di Carrara Spa, la società che fa capo all'armatore Enrico Bogazzi e che in regime di quasi monopolio - solo da un anno rotto dalla concessione a Grendi - gestisce la movimentazione merci dello scalo apuano. Nastri bianchi e rossi attorniano alle nove Gottwald, carrelli di sequestro su 21 tra carrelli elevatori, benne, motrici: l'intero parco macchine della Porto Spa (ad esclusione dei mezzi che si trovano nel piazzale Città di Massa) è bloccato, il lavoro nello scalo di fatto paralizzato: 150 lavoratori, più svariate decine di operatori dell'indotto, fermi. Se domani arrivasse una nave, nessuno potrebbe scaricarla. E il prossimo ormeggio è previsto per lunedì.

Il blitz è stato eseguito dalla Capitaneria in applicazione di un decreto di sequestro preventivo chiesto dal capo della Procura di Massa Aldo Giubilato e convalidato dal Gip Alessandro Trinci. Ieri mattina decine di lavoratori della Compagnia Lavoratori Portuali, che è socia di minoranza della Porto Spa, hanno formato un presidio davanti alla sede della Capitaneria. «Siamo preoccupati per i nostri posti di lavoro, vogliono affossare il porto», dicono, mentre all'interno del palazzo di marmo con vista mare, il comandante della Capitaneria Marco Landi, il suo vice Alessandro Russo e lo stesso procuratore Aldo Giubilato spiegano ragioni e obiettivi

della clamorosa iniziativa giudiziaria.

«Occupazione abusiva di suolo pubblico». Questo il reato ipotizzato dalla magistratura e che sta alla base del decreto di sequestro. Il provvedimento scaturisce dalle indagini sulle concessioni abusive nel porto che vede coinvolti il presidente

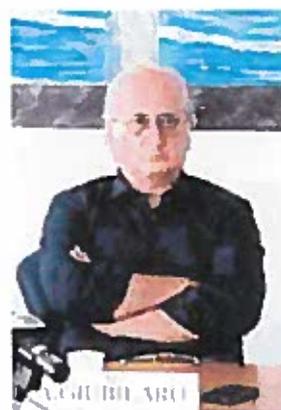
Francesco Messina, il segretario Nicola Del Nobile e Vittorio Maggiani, della Porto Spa (nei confronti dei quali si ipotizza il reato di abuso di ufficio). Indagini che avrebbero accertato che la Porto di Carrara Spa non avrebbe le autorizzazioni necessarie a lasciare lì i suoi mezzi e le sue maxi gru. Che pure sono lì da più di vent'anni, dal 1993-94, epoca del decreto Prandini che liberalizzò le banchine portuali e la Porto divenne l'operatore unico dello scalo di Marina. «Quei mezzi - dice chiaro il comandante Landi - non possono stare lì. La Porto di Carrara ha sì una autorizzazione a utilizzare le banchine per le operazioni di carico e scarico delle navi. E può stoccare le merci per un determinato periodo. Ma non ha la concessione per occupare quelle aree, che sono pubbliche, 24 ore su 24 e 365 giorni l'anno». In altre parole: l'uso delle banchine è autorizzato e legittimo, il parcheggio dei mezzi, no: è un abuso, una cosa illegale. «E noi abbiamo il compito di ripristinare la legalità», aggiunge il procuratore Giubilato. «Non vogliamo andare contro a un'attività economica importante come quella portuale, e non vogliamo certo danneggiare i lavoratori, ci rendiamo ben conto delle conseguenze di questo sequestro. Ma occorre rispettare la legge», dice Giubilato. La questione, come configurata dalle indagini della procura e della Capitaneria è così sintetizzabile: l'operatore, in questo caso la Porto di Carrara Spa, dovrebbe avere una concessione, ex articolo 18 del Codice della Navigazione

per poter avere in uso esclusivo le banchine del porto che sono bene demaniale. Concessione che comporta il pagamento di un canone di circa 600mila euro annui (la cifra è fornita dal procuratore).

«Tuttavia, ebbene, secondo la procura, la Porto di Carrara non ha questa concessione. Opera, invece in un regime di autorizzazione, disciplinato dall'articolo 16 del Codice della Navigazione, che consente di utilizzare le banchine ma non in modo ininterrotto e continuativo», bensì soltanto per le operazioni di imbarco-sbarco. E questa autorizzazione è rilasciata dietro pagamento di un canone molto inferiore: sui 15mila euro l'anno.

Cosa dovrebbe fare, dunque, la Porto per mettersi in regola? Liberare, a ogni fine giornata di lavoro le banchine, portando i mezzi in un luogo autorizzato (che potrebbe essere il piazzale Città di Massa). Oppure ottenere la concessione, pagare il canone di 600mila euro e avere così il titolo per l'occupazione continuativa e ininterrotta delle aree portuali.

Ma non è solo questo. Del caso si occuperà probabilmente anche la Corte dei Conti. «Partirà a breve una segnalazione alla magistratura contabile», è prassi, spiega Giubilato. E l'eventuale indagine della Corte dei Conti potrebbe individuare un danno erariale nell'ipotizzato mancato pagamento delle concessioni, e chiedere quindi alla Porto di Carrara un risarcimento. Che potrebbe avere dimensioni extra: le cifre di cui si parla sono di 5-600mila euro l'anno da moltiplicare per 20 anni. Solo un'ipotesi, va detto, uno scenario possibile. Ma che già sta facendo tremare i polsi alla Porto di Carrara.



Clamoroso blitz della Capitaneria
La società di Bogazzi non avrebbe la concessione per sfruttare le banchine Da 20 anni

- segue



Il comandante della Capitaneria (a sinistra) Marco Landi a colloquio con un portuale



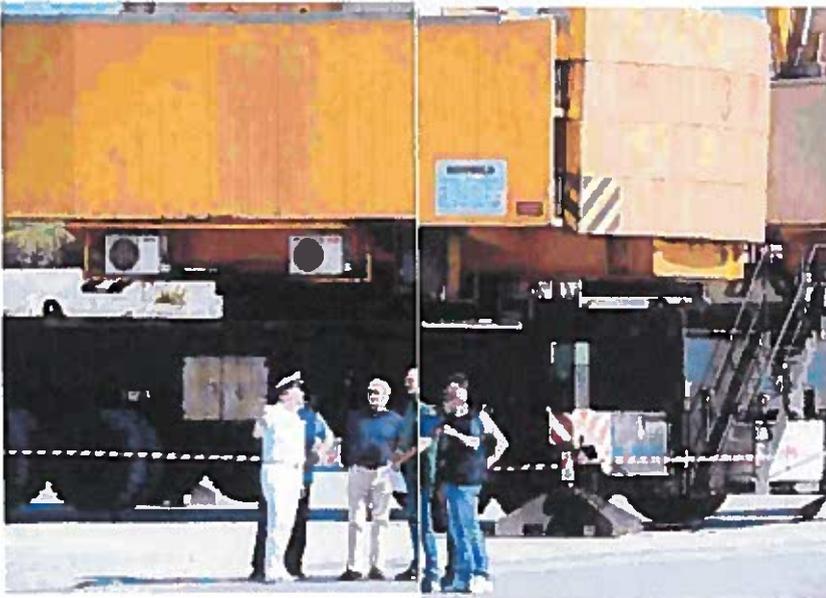
Un momento del sopralluogo nelle banchine del porto: il procuratore con il portuale della Capitaneria



Uno dei momenti di sorveglianza preventiva all'area o uno dei mezzi della Porto di Carrara Spa



Il sindaco Angelo Zubbani (a sinistra) e il presidente Francesco Mariani



BANCHINE PARALIZZATE

Sigilli in Porto stamani si decide sul dissequestro



La Capitaneria durante il sequestro dei mezzi della Porto Spa

► CARRARA

Una nave in rada pronta a otte-
meggiare in porto già stamani.
Ma potrà caricare e scaricare le
sue merci? Occhi puntati sulle
banchine dello scalo di Marina
dopo il sequestro dei moli del-
la Porto di Carrara Spa ordina-
to dalla Procura di Massa per
"occupazione abusiva di suolo
pubblico".

Il procuratore Aldo Glubila-
ro, titolare dell'indagine, ha
mostrato disponibilità a una
revoca parziale e temporanea
dei sigilli per consentire le ope-
razioni di movimentazione in
porto. Ma per adottare un simi-
le provvedimento è necessaria
una firma, quella del commis-
sario della [redacted] [redacted]
sulla "famosa" delibera del co-
mitato portuale con cui si ac-
colge la richiesta della Porto per
la concessione delle banchine.
Un via libera che potrebbe arri-
vare già stamani, "liberaudo"
così le gru e i carrelli elevatori
della Porto Spa dai sigilli.

Intanto, anche con la media-
zione della Cgil e del sindaco
Angelo Zubbani, si cerca una
soluzione alla questione: un'in-
tesa fra [redacted] [redacted] che
è l'ente che rilascia le conces-
sioni e la Porto di Carrara Spa,
che è il gestore interessato ad
avere le concessioni, che
"sani" le illegalità riscontrate

dalla procura e riporti lo scalo
di Marina alla piena operati-
vità.

Sul caso interviene Claudia
Blenaimè, consigliera di Carra-
ra Bene Comune: «Oggi siamo
tutti chiamati a un maggiore
senza di responsabilità perché
di mezzo ci sono lavoratori e le
loro famiglie - dice - ma è ora
di comprendere che quanto
succede nel nostro territorio
non è il frutto del caso».

[redacted] non si è mai chiesta
a che titolo la Porto occupava
quel territorio? Non solo, sono
state date garanzie alla Gene-
ral Electric, firmati protocolli,
per il trasporto dei moduli, ep-
pure nessuno si è chiesto a che
titolo quelle banchine sareb-
bero state usate. Mettendo a ri-
schio non solo il lavoro dei por-
tuai ma la credibilità del terri-
torio agli occhi degli stessi inve-
stitori. Non possiamo credere
a tanta improvvisazione se
non che questo, sia servito a
permettere l'uso a prezzi strac-
ciati, nello stesso momento
che il settore della nautica la-
mentava costi, per l'uso delle
banchine, esorbitanti rispetto
al mercato, che ironia. Era in-
evitabile che l'ingresso di nuovi
operatori, avrebbe fatto emer-
gere incongruenze, inademp-
pienze, che vengono da lonta-
no e nel silenzio della classe di-
rigente».

LA DIFESA IL DIRIGENTE REPLICA: PAGHIAMO QUASI 800MILA EURO L'ANNO

«Porto di Carrara chiederà i danni»

L'ad Dello Iacono: «Sequestro assurdo, siamo in perfetta regola»

«LA PORTO di Carrara si aspetta il crollo unico stampa»

che è titolare del demanio portuale, ci teniamo a chiarire che la posizione della nostra società è perfettamente regolare, con e dimostreremo agevolmente in ogni competente sede i suoi invoca, che hanno immediatamente definito assurdo il provvedimento di sequestro dei mezzi portuali di proprietà della società disposto dall'autorità giudiziaria: esce allo scoperto l'amministratore delegato della Porto di Carrara Paolo Dello Iacono. «E da tempo che La Porto di Carrara è in attesa del rilascio delle concessioni delle banchine di cui le vien attribuita la mancata titolarità, nonostante il Comitato Portuale abbia per due volte deliberato in tal senso. La Porto di Carrara - spiega Dello Iacono - ha sempre agito nel rispetto delle leggi e delle regole, osservando le prescrizioni che tempo per tempo le sono state impartite»

sulla base delle concessioni ricevute e nel rispetto del regolamento portuale, nonché delle disposizioni della Capitaneria di porto. La Porto di Carrara ci tiene a precisare, a chi non fosse perfettamente edotto, che per svolgere la propria attività portuale non paga solo 25.000



DIRIGENTE
L'amministratore delegato della Porto di Carrara Paolo Dello Iacono

euro l'anno; paga invece 35.000 euro l'anno per l'autorizzazione ex art.16 legge 84/84 e oltre 750.000 euro per l'occupazione del suolo demaniale.

DETTIIMPORTI sono superiori (di molto, e ciò è dimostrabile per tabula a chiunque ne volesse avere conoscenza) rispetto a quelli che altri operatori in altri porti italiani e la stessa Porto di Carrara, attraverso le proprie partecipate, paga per le concessioni nei porti di Marghera-Venezia e Chioggia. I re-

centi attacchi mossi da più ambienti e dalle Amministrazioni locali - sottolinea Dello Iacono - sono volti a spingere la Porto di Carrara ad abbandonare la propria attività e a lasciare spazio ad altri? Ci si attende che, per effetto di provvedimenti come il sequestro dei mezzi portuali di proprietà attutito ieri, spingano la Porto di Carrara a cessare la propria attività? Chi lo pensa si sbaglia totalmente: la Porto di Carrara tutelerà con fermezza i propri interessi, i suoi 180 dipendenti, i suoi clienti, i suoi soci lavoratori portuali e i suoi forn-



Noi siamo convinti di agire nella piena legalità e tuteleremo i nostri lavoratori in tutte le sedi oltre a chiedere i danni

tori e risponderà chiedendo - come ha già avuto modo di dire - il risarcimento dei danni subito. Non può non essere sospetto e non può essere tollerato il fatto che in una provincia come quella di Massa Carrara, che è tra le più povere d'Italia e ha il tasso di disoccupazione più elevato di tutto il centro-nord, le uniche iniziative provenienti da organi statali siano quelle dirette contro chi, come la Porto di Carrara e altre imprese, operanti anche in altri settori, genera e assicura nel tempo occupazione e sicurezza sociale. La Porto di Carrara, nonostante il decremento dei traffici, è una società solida e, a parte gli interessi negli altri porti veneti dove ha oltre 200 dipendenti, eroga solo a Carrara emolumenti per oltre 7 milioni di Euro e paga imposte e contributi per oltre euro 8 milioni».

IL CONTRATTACCO

«Siamo in regola, blitz assurdo»

L'Ad della Porto Spa: paghiamo oltre 750mila euro per le banchine

CARRARA

«La Porto di Carrara Spa si aspettava il comunicato stampa [redacted] che è titolare del demanio portuale. Ci teniamo a chiarire che la posizione della nostra società è perfettamente regolare, come dimostreremo agevolmente in ogni competente sede i suoi avvocati, che hanno immediatamente definito assurdo il provvedimento di sequestro dei mezzi portuali di proprietà della società disposto dall'autorità giudiziaria».

Così l'amministratore delegato della società Porto di Carrara, Paolo Dello Iacono interviene sul sequestro dei mezzi meccanici della società stessa, ordinato dal gip di Massa Carrara.

«Da tempo - prosegue Del-

lo Iacono - la Porto di Carrara è in attesa del rilascio delle concessioni delle banchine di cui le viene addebitata la mancata titolarità, nonostante il Comitato Portuale abbia per due volte deliberato in tal senso».

«La Porto di Carrara - aggiunge - ha sempre agito nel rispetto delle leggi e delle regole, osservando le prescrizioni che tempo per tempo le sono state impartite».

[redacted] sulla base delle concessioni ricevute e nel rispetto del regolamento portuale nonché delle disposizioni della Capitaneria di porto. La Porto di Carrara ci tiene a precisare, a chi non fosse perfettamente edotto, che per svolgere la propria attività portuale, non paga [redacted]

[redacted] solo 25.000 euro l'anno; paga invece 25.000 euro l'anno per l'autorizzazione ex art.16 legge 84/84 e oltre 750.000 euro per l'occupazione del suolo demaniale. Detti importi sono superiori (di molto, e ciò è dimostrabile per tabula a chiunque ne volesse avere conoscenza) rispetto a quelli che altri operatori in altri porti italiani e a quanto paga la stessa Porto Spa, attraverso le proprie partecipate, per le concessioni nei porti di Marghera-Venezia e Chioggia».

«Recenti attacchi mossi da più ambienti e dalle amministrazioni locali - sottolinea Dello Iacono - sono volti a spingere la Porto di Carrara ad abbandonare la propria attività e a lasciare spazio ad al-

tri? Ci si attende che, per effetto di provvedimenti come il sequestro dei mezzi portuali di proprietà attuato ieri, spingano la Porto di Carrara a cessare la propria attività? Chi lo pensa si sbaglia totalmente: la Porto di Carrara tutelerà con fermezza i propri interessi, i suoi 180 dipendenti, i suoi clienti, i suoi soci lavoratori portuali e i suoi fornitori e risponderà chiedendo - come ha già avuto modo di dire - il risarcimento dei danni subiti. La Porto di Carrara Spa, nonostante il decremento dei traffici, una società solida e, a parte gli interessi negli altri porti veneti dove ha oltre 200 dipendenti, eroga solo a Carrara emolumenti per oltre 7 milioni di euro e paga imposte e contributi per oltre euro 8 milioni».



Paolo Dello Iacono, amministratore delegato della Porto di Carrara Spa

il SEQUESTRO

Portuali sulle barricate «Non si può fermare l'economia del mare»

Gli operai in assemblea permanente pronti a farsi sentire
Menconi (Prc): gravissimo danno d'immagine. Critici i 5 Stelle

**Preoccupazione alle stelle fra i quasi 200 dipendenti della Porto Spa dopo il blitz della Procura
«A pagarla sono i lavoratori»**

di Melania Carnevali
CARRARA

Cosa ne sarà dei quasi 200 lavoratori della Porto spa? Quando potranno tornare a lavoro? Qual è il rischio che corrono? Sono le preoccupazioni emerse durante la commissione Attività produttive, convocata d'urgenza ieri mattina, a cui hanno partecipato anche il sindaco, Angelo Zubiani, l'assessore Riccardo Coppola e i sindacati. Al centro della riunione l'inchiesta della Capitaneria di Porto, coordinata dalla Procura di Massa, che ha portato al sequestro di tutti i mezzi

la società dell'armatore Bogazzi che da oltre cinquant'anni opera sul porto carrarese. Ruspante, le merci non si muovono più: i sigilli sono arrivati venerdì mattina e da allora i lavoratori non sono più rientrati nell'azienda. Il provvedimento, infatti, ha di fatto paralizzato l'operatività del porto, dal momento che non si può né caricare né scaricare le navi.

Alla Porto spa viene contestata l'occupazione abusiva di suolo pubblico. Secondo la Procura, infatti, la società portuale ha un'autorizzazione a utilizzare le banchine per le operazioni di carico-scarico merci, ma non la concessione a un uso continuativo e illimitato delle aree in porto concessione che prevede un canone annuo dell'ordine dei 600mila euro che la Porto Spa ha chiesto ma che non ha (ancora) ottenuto.

Il provvedimento quindi è stato quello del blocco dell'attività e l'attenzione adesso è quindi rivolta anche verso di loro, ai lavoratori. I sindacati fanno sapere che se lunedì non verranno dissequestrati i mezzi - o comunque se non verrà sbloccata la situazione - porteranno avanti una mobilitazione. C'è chi ha parlato di un'assemblea permanente

«Sia chiaro - esordisce il segretario provinciale della Cgil, Paolo Gozzani, - noi siamo per la legalità e siamo convinti che la Procura debba continuare a fare il suo lavoro. Ma siamo anche preoccupati per il futuro dei dipendenti, senza considerare poi l'indotto».

Il punto è capire cosa succederà ai lavoratori, se il porto continuerà a essere sotto sequestro. L'azienda, per il momento, non lo ha chiarito. I sindacati non ne hanno idea. Molto dipenderà, come detto, dalla durata del sequestro. Per questo il sindaco ieri mattina ha chiesto - e ottenuto - un incontro con il procuratore capo, Aldo Giubilaro. Incontro che si è tenuto subito dopo la commissione e a cui hanno partecipato anche i sindacati. «Abbiamo visto nel procuratore un atteggiamento costruttivo - dice Zubiani - Sa che il porto è importante per il tessuto economico locale». «Questo è un grosso danno di immagine», critica invece Massimo Menconi, consigliere comunale di Rifondazione comunista, che chiede il dissequestro dell'area e la ripresa dei lavori. «Avrebbero potuto mettere sotto sequestro una parte del porto - incalza Menconi -

enorme all'economia del territorio, ma anche di immagine». Gli fa eco in commissione Riccardo Barontini, segretario della Filt Cgil, che attacca il provvedimento della magistratura: «Non si può fermare l'economia» dice. «Non si può fermare un sistema. Non si può scaricare sulle spalle dei lavoratori un problema che va avanti da anni». Alla commissione hanno partecipato anche diversi dipendenti della Porto spa. Alcuni seduti attorno al tavolo, altri fuori dalla circoscrizione di Marina aspettavano il resoconto. «Il vero problema - dice uno degli operai della Porto Spa, Michele Piastra - è che non sappiamo nemmeno cosa dobbiamo fare lunedì. Cosa succederà? Andiamo a lavoro o no? Quel che sappiamo è che noi siamo pronti a mobilitarci».

Critico Matteo Martinelli dei 5 Stelle: «Una riunione inconcludente e inutile. È stato dato un mandato al sindaco, ma nemmeno si è capito per fare cosa. Inoltre trovo sbagliato criticare il lavoro della magistratura, posto che anche noi siamo preoccupati per il futuro dei lavoratori».

IL PUNTO



In gioco c'è il futuro dello scalo apuano

CARRARA. La "storica" rottura del monopolio di fatto della Porto di Carrara Spa con l'ingresso del gruppo Grendi; l'avanzata di un'altra compagnia battente bandiera sauridita; l'accorpamento, imminente della [redacted] di Marina di Carrara con quella della Spezia. E, sullo sfondo (ma non tanto) la ventilata vendita della Porto Spa, il costante calo della movimentazione in banchina. È una fase di grandi incertezze quella che sta vivendo il porto di Marina di Carrara. E in questo contesto, l'inchiesta della procura con il sequestro delle gru e il blocco di fatto delle attività nelle scalo, può avere effetti pesantissimi.

Lo scontro sulle concessioni demaniali, che vengono rilasciate [redacted] ma sono deliberate dal Comitato portuale (ente in cui ci sono sindaco, Capitaneria, rappresentanti degli armatori, degli spedizionieri... ecc.) va avanti da tempo. Secondo la Porto di Carrara Spa, [redacted] avrebbe indebitamente frenato il

procedimento per concedere alla Porto Spa le aree richieste. Provocando danni alla società di Bogazzi. Paolo Dello Iacono, amministratore delegato della Porto, giorni addietro ha inviato un letteraccia al presidente [redacted] Francesco Messineo. Letteraccia in cui, in sostanza, si minaccia una denuncia alla procura nel caso in cui la Autorità perduri nella sua "inerzia amministrativa" e ritardi ancora la conclusione del procedimento amministrativo per il rilascio delle concessioni demaniali richieste dalla Porto Spa. Richieste, rimarca Dello Iacono, su cui c'è stata "una positiva deliberazione del Comitato portuale", che ha "già espresso la propria volontà di assentire le aree richieste dalla Porto di Carrara per un periodo di 20 anni!". Insomma, il principale operatore del porto - ora sotto accusa per occupazione abusiva di suolo demaniale - accusa l'ente che gestisce il porto stesso di mettergli i bastoni fra le ruote. (c.f.)



Porto di Carrara, scattano i sigilli

La procura sequestra tutti i mezzi dell'armatore Bogazzi. Lo scalo è paralizzato

► CARRARA

La procura della Repubblica di Carrara ha sequestrato tutti i mezzi meccanici della Porto di Carrara, la società dell'armatore Bogazzi che da oltre cinquant'anni opera sul porto carrarese. L'indagine, condotta dalla Capitaneria di Porto, contesterebbe alla società l'occupazione abusiva di suolo pubblico. Il provvedimento ha di fatto paralizzato l'operatività del porto, vista l'impossibilità di caricare e scaricare le navi.

Preoccupazione anche per l'arrivo di una nave passeggeri attesa martedì prossimo: la banchina bloccata da un imponente carico di marmo in attesa di essere trasferito sul treno. Il procuratore capo Aldo Giubilaro ha spiegato che esistono due tipi di concessioni: una, dal costo più modesto, che però consente solo un certo tipo di attività; un'altra, dal costo decisamente molto più oneroso, che invece consente



I militari della Capitaneria di Porto mettono i sigilli al container sul porto di Carrara su ordine della procura (foto Cuffaro)

un'attività più ampia. Secondo la Procura, il problema sta proprio qui: la concessione esistente quella più modesta, che non avrebbe consentito in tutti questi anni di svolgere l'attività realmente effettuata. Ieri mattina, gli uomini della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara hanno messo i sigilli a tutti i mezzi della Porto di Carrara Spa, la società che fa capo all'armatore Enrico Bogazzi e che in regime di quasi monopolio - solo da un anno rotto

gestisce la movimentazione merci dello scalo apuano. Nastri bianchi e rossi attorno alle nove Gottwald, cartelli di sequestro su 21 tra carrelli elevatori, benne, motrici: l'intero parco macchine della Porto Spa (ad esclusione dei mezzi che si trovano nel piazzale Città di Massa) è bloccato, il lavoro nello scalo di fatto paralizzato: 150 lavoratori, più svariato decine di operatori dell'indotto, fermi. Preoccupazione e manifestazione ieri dei lavoratori del porto.

Il Secolo XIX

Scalo paralizzato

Carrara, sequestrati i mezzi a Bogazzi La Procura indaga sulla concessione

... CARRARA. La procura della Repubblica di Carrara ha sequestrato tutti i mezzi meccanici della Porto di Carrara, la società dell'armatore Bogazzi che da oltre cinquant'anni opera al porto carrarese. L'indagine, condotta dalla Capitaneria di Porto, contesterebbe alla società l'occupazione abusiva di suolo pubblico. Il provvedimento ha di fatto paralizzato l'operatività del porto, vista l'impossibilità di caricare e scaricare le navi. Preoccupazione anche per l'arrivo di una nave passeggeri attesa martedì: la banchina è bloccata da un imponente carico di marmo in attesa di essere trasferito sul treno. La Procura ha deciso di indagare sulla natura della concessione del terminalista.

La paura dei portuali: brutto colpo

150 lavoratori temono per il posto e per il danno d'immagine. E si mobilitano

DI CARRARA

Ore 7,30 di venerdì mattina: come ogni giorno i lavoratori della Porto spa entrano in porto per iniziare a movimentare merci, il loro lavoro. Dopo solo mezz'ora scattano i sigilli a nove gru e decine di mezzi. E i lavoratori sono costretti a fermare tutte le loro attività. Entrano in stato di agitazione, avvertono i loro rappresentanti sindacali, informano il legale rappresentante della Porto Spa, che gli dice di allontanarsi dal luogo del sequestro e attendere sviluppi. Sale la preoccupazione: incolpevoli e in pericolo, 150 lavoratori della Porto spa (a cui vanno aggiunti 15 lavoratori "a chiamata" e un vasto indotto di imprese di trasporto), non sanno come andrà a finire. "Troppe cose non tornano", si sente dire fuori dal porto, "troppe coincidenze, i sigilli proprio oggi con le persone in ferie e [redacted] chiusa". "temiamo ci sia qualcosa sotto, che noi lavoratori naturalmente non siamo tenuti a sapere".

A parlare per tutta la categoria è il rappresentante dei lavoratori della Porto spa Michele Piastra: «Abbiamo dovuto interrompere quello che stavamo facendo; ci hanno detto di allontanarci e contattare il nostro legale rappresentante. Così abbiamo fatto. Era nell'aria, però, sapevamo che c'era un'indagine in corso per problemi legati ad autorizzazioni e concessioni, ma non pensavamo si sarebbe arrivati a tanto. Il porto è bloccato, le attività sono interrotte; se arrivasse una nave per essere caricata o scaricata non potremmo muoverci in nessun modo; questo è un grande smacco all'attività commerciale del porto».

I lavoratori ammettono di aver sentito soltanto voci riguardanti concessioni non pagate e autorizzazioni non ricevute; sanno che a sbloccare la situazione in queste ore potrebbe essere soltanto [redacted] perché è il presidente Messinese, in ferie, che da mesi deve autorizzare la richiesta della Porto Spa, ferma da marzo 2016. Lunedì intanto si terrà un incontro con il sindaco An-

gelo Zubiani e i sindacati di categoria: «Comunque vada», commenta Piastra, «non è una buona pubblicità per la Porto Spa; lavoriamo con clienti che non accettano problemi di questo tipo, che vogliono fili sempre tutto liscio, che investono denaro, tanto, e non possono permettersi che un giorno le merci non partano o che rimangano in nave perché noi non possiamo mobilitarle. Per fortuna continua-avevamo finito in questi giorni l'ultimo carico per una nave del Pignone che quindi era già pronta a partire, prima del blitz di questa mattina, altrimenti sarebbe stata una tragedia». Una pessima pubblicità, dunque, che sarà una macchia sull'attività della Porto; ma la paura dei lavoratori è soprattutto la perdita di giornate lavorative non pagate e la possibile perdita di future commesse. «Per fortuna», conclude Piastra, «fino alla fine del mese non dovrebbero arrivare navi, speriamo che la situazione si sblocchi in fretta».



Michele Piastra, portavoce dei portuali



La protesta dei lavoratori portuali dopo il provvedimento di sequestro dei mezzi della Compagnia-Porto di Carrara

La società fa subito ricorso Zubbani: economia a rischio

In fibrillazione tutto il mondo legato alla portualità. Alcuni tir rimandati indietro. Anche General Electric chiede chiarezza. L'Autorità: fiducia nella magistratura

DI CARRARA

Possibile che per vent'anni nessuno si sia accorto che la Porto di Carrara Spa occupa abusivamente - come ritiene la Procura - i piazzali del porto? Dov'erano gli organi di controllo? ■ ■ ■ che rilascia le concessioni non si è mai accorta? E la Capitaneria. Il no a ferli, cosa faceva? Sono alcuni degli interrogativi che si accendono dopo il sequestro preventivo dei mezzi della Porto Spa che "paralizza" l'attività dello scalo. Interrogativi per ora senza risposta, così come quelli sulla presunta "sproporzione" fra il reato ipotizzato - occupazione abusiva di suolo pubblico e abuso d'ufficio - e la portata economica del provvedimento.

Il sindaco Angelo Zubbani si è subito mosso dopo il blitz della Capitaneria. Ha incontrato, su loro richiesta, i dirigenti della Porto di Carrara e i rappresentanti sindacali dei lavoratori, mentre negli ambienti economici legati al porto cresceva la fibrillazione. Trasportatori, agenzie di spedizioni, imprenditori chiedevano notizie, chiarimenti su quel che "succederà adesso". Alcuni camion che dovevano scaricare merci sono stati mandati indietro e anche dalla General Electric sono arrivate richieste di delucidazioni circa l'imbarco dei moduli di Nuovo Pignone. Una situazione caotica e confusa, di incertezze e preoccupazione. Di cui Zubbani si fa carico: «Le preoccupazioni sono reali: il sequestro, se perdura, può mettere in seria crisi tutta l'economia del mare del nostro territorio. Rispetto all'attività giudiziaria ma non posso non preoccuparmi delle sorti del porto. Voglio separare nettamente i due piani della questione: è giusto che la procura accerti (illeciti) e reati, ma io ho il dovere di tutelare un'attività economica im-



Carrelli elevatori sequestrati in porto



Il procuratore e gli uomini della Capitaneria



Le gru Gottwald sigillate su ordine della procura

portante come quella legata allo scalo. Difendo il porto, non la società Porto».

E dalla Porto di Carrara Spa, "impunita" di occupare le banchine senza concessioni, non arrivano per ora reazioni ufficiali. Il presidente Enrico Bogazzi non parla; preferisce non dire nulla in questo momento, la situazione è troppo confusa,

è il suo messaggio. Ma i legali della società sono già al lavoro per presentare l'istanza di dissequestro delle gru e per ridare operatività allo scalo.

«Piena fiducia nell'operato della magistratura» viene invece espressa ■ ■ ■ di Marina di Carrara. «Nella consapevolezza - aggiunge - di un'attività volta a

garantire la massima concorrenza tra gli operatori, anche con azioni concrete che in questi anni lo hanno aperto a nuovi operatori e nuovi traffici, agevolando la pluralità delle imprese operanti all'interno dell'infrastruttura». L'Autorità si dichiara poi «a disposizione per collaborare al miglior sviluppo delle indagini». c.f.

Indagine procura, stop operatività al porto di Carrara

Sequestrati mezzi meccanici. Contestata occupazione abusiva suolo

28 agosto, 17:13



(ANSA) - CARRARA (MASSA CARRARA), 26 AGO - La procura della Repubblica di Carrara ha sequestrato tutti i mezzi meccanici della Porto di Carrara, la società dell'armatore Bogazzi che da oltre cinquant'anni opera al porto carrarese. L'indagine, condotta dalla Capitaneria di Porto, contesterebbe alla società l'occupazione abusiva di suolo pubblico. Il provvedimento ha di fatto paralizzato l'operatività del porto, vista l'impossibilità di caricare e scaricare le navi. Preoccupazione anche per l'arrivo di una nave passeggeri attesa martedì: la banchina è bloccata da un imponente carico di marmo in attesa di essere trasferito sul treno. Il procuratore capo Aldo Giubilaro ha spiegato che esistono due tipi di concessioni: una, dal costo più modesto, che però consente solo un certo tipo di attività; un'altra, dal costo decisamente molto più oneroso, che invece consente un'attività più ampia. Secondo la Procura, il problema sta proprio qui: la concessione esistente è quella più modesta, che non avrebbe consentito in tutti questi anni di svolgere l'attività realmente effettuata.

Sequestro a porto Carrara: ad società, assurdo, siamo in regola

Dello Iacono: 'Paghiamo 750.000 euro per il suolo demaniale'

28 agosto, 17:11



(ANSA) - CARRARA (MASSA CARRARA), 27 AGO - "La Porto di Carrara si aspettava il comunicato stampa dell'Autorità Portuale, che è titolare del demanio portuale. Ci teniamo a chiarire che la posizione della nostra società è perfettamente regolare, come dimostreranno agevolmente in ogni competente sede i suoi avvocati, che hanno immediatamente definito assurdo il provvedimento di sequestro dei mezzi portuali di proprietà della società disposto dall'autorità giudiziaria": così l'amministratore delegato della società Porto di Carrara, Paolo Dello Iacono, a proposito del sequestro ordinato ieri dal gip di Massa Carrara. "È da tempo - prosegue Dello Iacono - che La Porto di Carrara è in attesa del rilascio delle concessioni delle banchine di cui le viene addebitata la mancata titolarità, nonostante il Comitato Portuale abbia per due volte deliberato in tal senso". "La Porto di Carrara - aggiunge Dello Iacono - ha sempre agito nel rispetto delle leggi e delle regole, osservando le prescrizioni che tempo per tempo le sono state impartite dall'autorità portuale, sulla base delle concessioni ricevute e nel rispetto del regolamento portuale nonché delle disposizioni della capitaneria di porto. La Porto di Carrara ci tiene a precisare, a chi non fosse perfettamente edotto, che per svolgere la propria attività portuale non paga all'Autorità Portuale solo 25.000 euro l'anno; paga invece 25.000 euro l'anno per l'autorizzazione ex art.16 legge 84/84 e oltre 750.000 euro per l'occupazione del suolo demaniale. Detti importi sono superiori (di molto, e ciò è dimostrabile per tabula a chiunque ne volesse avere conoscenza) rispetto a quelli che altri operatori in altri porti italiani e la stessa Porto di Carrara, attraverso le proprie partecipate, paga per le concessioni nei porti di Marghera-Venezia e Chioggia". "I recenti attacchi mossi da più ambienti e dalle amministrazioni locali - sottolinea Dello Iacono - sono volti a spingere la Porto di Carrara ad abbandonare la propria attività e a lasciare spazio ad altri? Ci si attende che, per effetto di provvedimenti come il sequestro dei mezzi portuali di proprietà attuato ieri, spingano la Porto di Carrara a cessare la propria attività? Chi lo pensa si sbaglia totalmente: la Porto di Carrara tutelerà con fermezza i propri interessi, i suoi 180 dipendenti, i suoi clienti, i suoi soci lavoratori portuali e i suoi fornitori e risponderà chiedendo - come ha già avuto modo di dire - il risarcimento dei danni subiti. La Porto di Carrara, nonostante il decremento dei traffici, è una società solida e, a parte gli interessi negli altri porti veneti dove ha oltre 200 dipendenti, eroga solo a Carrara emolumenti per oltre 7 milioni di euro e paga imposte e contributi per oltre euro 8 milioni".



Senza gru

Il blocco del porto a Carrara: sequestrati carrelli e macchine

di **Simone Innocenti**
a pagina 9

Carrara, il porto è bloccato: sotto sequestro gru e carelli

La Procura: manca la concessione, sigilli a tutti i mezzi. Lavoratori dal sindaco

DAL NOSTRO INVIATO

MARINA DI CARRARA L'ho a quando non otterranno e pagheranno la concessione demaniale di oltre mezzo milione di euro, quelle gru al porto di Carrara devono restare ferme. Ecco perché ieri mattina i carabinieri e la capitaneria di porto, coordinati dal procuratore Aldo Giubilaro, hanno messo sotto sequestro preventivo 9 gru, 31 mezzi e 50 carrelli. In pratica il porto si ferma. Perché i macchinari per il carico e scarico merci «sono su aree illecitamente occupate».

La prima ricaduta è sul lavoro. Michele Piastra, che rappresenta 200 lavoratori della Porto spa, spiega che «le attività sono interrotte: se arriva una nave per essere caricata o scaricata non possiamo muoverci in nessun modo». Sul registro degli indagati finisce il presidente Francesco Messineo, il segretario generale Nicola Del Nobile



La protesta dei lavoratori fuori dal porto dopo il sequestro della Procura

e il consigliere Vittorio Maggiani, responsabile della gestione delle macchine: la Procura li accusa di abuso d'ufficio e occupazione abusiva delle aree demaniali. Per gli inquirenti «dal 1993 a oggi emerge che le operazioni di carico e scarico sono state affidate alla concessionaria Porto di Carrara spa, che però non svolge attività sulle aree espressamente riservate tramite concessione demaniale ma opera in regime di autorizzazione». In pratica,

me risulta dagli atti dell'inchiesta. I lavoratori sono ovviamente in ansia. «Non siamo certi di riprendere la nostra attività in breve tempo», spiega il rappresentante dei lavoratori Piastra.

Gli avvocati stanno valutando se ricorrere al Riesame, dato che il Tribunale di Massa è piuttosto categorico: le attività portuali sono sospese fino quando Porto spa non ottiene la concessione. Uno degli indagati, Vittorio Maggiani, dichiara di «provare sgomento per la sorte di 200 famiglie».

«esprime piena fiducia nell'operato della Procura nella consapevolezza di un'attività volta a garantire la massima concorrenza tra gli operatori del porto». Lunedì lavoratori si incontreranno con sindaco Angelo Zubbani: la loro paura è quella di perdere future commesse.

Simone Innocenti
(ha collaborato
Manuela D'Angelo)

02/08/2016 21:37:01

La vicenda



● La Procura (nella foto il procuratore capo Aldo Giubilaro) ha sequestrato i mezzi di carico e scarico merci: si troverebbero su «aree illecitamente occupate»

● Il 10 agosto sequestrata e poi dissequestrata una banchina considerata «abusiva»



Carrara, la procura sequestra i mezzi a Bogazzi

Carrara - L'indagine, condotta dalla Capitaneria di Porto, contesterebbe alla società l'occupazione abusiva di suolo pubblico.

Carrara - La procura della Repubblica di Carrara ha sequestrato tutti i mezzi meccanici della Porto di Carrara, la società dell'armatore Bogazzi che da oltre cinquant'anni opera al porto carrarese. L'indagine, condotta dalla Capitaneria di Porto, contesterebbe alla società l'occupazione abusiva di suolo pubblico. Il provvedimento ha di fatto paralizzato l'operatività del porto, vista l'impossibilità di caricare e scaricare le navi. Preoccupazione anche per l'arrivo di una nave passeggeri attesa martedì: la banchina è bloccata da un imponente carico di marmo in attesa di essere trasferito sul treno. **Il procuratore capo Aldo Giubilaro ha spiegato che esistono due tipi di concessioni:** una, dal costo più modesto, che però consente solo un certo tipo di attività; un'altra, dal costo decisamente molto più oneroso, che invece consente un'attività più ampia. **Secondo la Procura,** il problema sta proprio qui: la concessione esistente è quella più modesta, che non avrebbe consentito in tutti questi anni di svolgere l'attività realmente effettuata.

PARALISI A CARRARA

Sequestro a Bogazzi

La procura della Repubblica di Carrara ha sequestrato tutti i mezzi meccanici della Porto di Carrara, la società dell'armatore Bogazzi che da oltre quarant'anni opera al porto carrarese. L'indagine, condotta dalla Capitaneria di Porto, contesterebbe alla società l'occupazione abusiva di suolo pubblico. Il provvedimento ha di fatto paralizzato l'operatività del porto, vista l'impossibilità di caricare e scaricare le navi. Preoccupazione anche per l'arrivo di una nave passeggeri attesa martedì: la banchina è bloccata da un imponente carico di mattoni in attesa di essere trasferito sul treno. Il procuratore capo Aldo Giustoliso ha spiegato che esistono due tipi di concessioni: una, dal costo più modesto, che però consente solo un certo tipo di attività; un'altra, dal costo decisamente molto più oneroso, che invece consente un'attività più ampia. Secondo la Procura, il problema sta proprio qui: la concessione esistente è quella più modesta, che non avrebbe consentito in tutti questi anni di svolgere l'attività realmente effettuata.



Porto di Carrara, Dello Iacono: «Assurdo il sequestro, siamo in regola»

Carrara - «È da tempo - dice l'ad della società - che La Porto di Carrara è in attesa del rilascio delle concessioni delle banchine di cui le viene addebitata la mancata titolarità, nonostante il Comitato Portuale abbia per due volte deliberato in tal senso».

Carrara - **«La Porto di Carrara si aspettava il comunicato stampa dell'Autorità portuale, che è titolare del demanio portuale.** Ci teniamo a chiarire che la posizione della nostra società è perfettamente regolare, come dimostreranno agevolmente in ogni competente sede i suoi avvocati, che hanno immediatamente definito assurdo il provvedimento di sequestro dei mezzi portuali di proprietà della società disposto dall'autorità giudiziaria»; **così l'amministratore delegato della società Porto di Carrara, Paolo Dello Iacono, a proposito del sequestro ordinato ieri dal gip di Massa Carrara.** «È da tempo - prosegue Dello Iacono - che La Porto di Carrara è in attesa del rilascio delle concessioni delle banchine di cui le viene addebitata la mancata titolarità, nonostante il Comitato Portuale abbia per due volte deliberato in tal senso».

«La Porto di Carrara - aggiunge Dello Iacono - ha sempre agito nel rispetto delle leggi e delle regole, osservando le prescrizioni che tempo per tempo le sono state impartite dall'autorità portuale, sulla base delle concessioni ricevute e nel rispetto del regolamento portuale nonché delle disposizioni della capitaneria di porto. La Porto di Carrara ci tiene a precisare, a chi non fosse perfettamente edotto, che per svolgere la propria attività portuale non paga all'Autorità portuale solo 25.000 euro l'anno; **paga invece 25.000 euro l'anno per l'autorizzazione ex art.16 legge 84/84 e oltre 750.000 euro per l'occupazione del suolo demaniale.** Detti importi sono superiori (di molto, e ciò è dimostrabile per tabula a chiunque ne volesse avere conoscenza) rispetto a quelli che altri operatori in altri porti italiani e la stessa Porto di Carrara, attraverso le proprie partecipate, paga per le concessioni nei porti di Marghera-Venezia e Chioggia».

- segue

«I recenti attacchi mossi da più ambienti e dalle amministrazioni locali - sottolinea Dello Iacono - sono volti a spingere la Porto di Carrara ad abbandonare la propria attività e a lasciare spazio ad altri? Ci si attende che, per effetto di provvedimenti come il sequestro dei mezzi portuali di proprietà attuato ieri, spingano la Porto di Carrara a cessare la propria attività? Chi lo pensa si sbaglia totalmente: la Porto di Carrara tutelerà con fermezza i propri interessi, i suoi 180 dipendenti, i suoi clienti, i suoi soci lavoratori portuali e i suoi fornitori e risponderà chiedendo - come ha già avuto modo di dire - il risarcimento dei danni subiti. **La Porto di Carrara, nonostante il decremento dei traffici, è una società solida e, a parte gli interessi negli altri porti veneti dove ha oltre 200 dipendenti, eroga solo a Carrara emolumenti per oltre 7 milioni di euro e paga imposte e contributi per oltre euro 8 milioni».**

Radice della sponda est verso la comparazione?

L'Autorità portuale ha sollecitato all'LTT una integrazione del piano d'impresa

LIVORNO – L'Autorità portuale ha formalmente risposto alla richiesta di concessione della radice della sponda est della Darsena Toscana presentata dalla LTT (Livorno Terminal Tirreno) di Federico Barbera dando atto della richiesta stessa; ed ha chiesto contestualmente una integrazione del piano d'impresa presentato dalla stessa società, evidentemente per meglio avviare la "comparazione" con l'altra richiesta esistente ad oggi sulla stessa area, quella del TCO (Terminal Calata Orlando). Almeno questa appare la chiave di lettura più logica della richiesta. Fonti vicine all'Autorità portuale riferivano che ci sarebbero stati anche altri "approcci informativi" per la stessa area, sebbene al momento non siano nate altre pratiche di concessione. In quanto alla decisione di palazzo Rosciano di procedere a una comparazione delle due richieste, ci sono ovviamente giudizi diversi: per il LTT è una logica e giuridicamente corretta applicazione delle normative sulle concessioni; per il TCO non si configurerebbe alcuna indicazione ufficiale di una comparazione, e comunque dovranno in ogni caso essere tenuti di conto i precedenti, sia come investimenti che come accordi.

La Gazzetta Marittima

Identikit dell'LTT: solo Barbera con Palumbo

LIVORNO – La curiosità dei tanti che hanno indagato sulla novità della LTT può almeno in parte essere esaudita. La Livorno Terminal Tirreno è una società di scopo con un capitale iniziale di 100 mila euro, interamente di proprietà della famiglia di Federico Barbera, già collaboratore di Palumbo, già dirigente apicale del Terminal Calata Orlando e poi presidente dell'Interporto Vespucci di Guasticce. La società ha come primo sostenitore di capitale Andrea Palumbo, titolare dell'omonimo gruppo internazionale che pur dopo la cessione di un ramo d'impresa continua ad avere un portafogli di clienti tale – ci dicono “da poter muovere traffici e fatturati importanti”. Alla base del piano d'impresa di Barbera per l'area e la banchina alla radice della sponda est della Darsena Toscana ci sono evidentemente i 12 milioni di euro garantiti attraverso la Palumbo e le sue relazioni bancarie. C'è chi dice che l'operazione LTT sia nata anche per coinvolgere la Confcommercio livornese, di cui Palumbo è al vertice. Ma l'indiscrezione non trova conferma, anche se vengono ammessi contatti con imprenditori del settore portuale, tra i quali alcuni dirigenti di associazioni di categoria. Ma è invece ufficiale il fatto che al momento la sfida è unicamente di Federico Barbera e del suo sodale Palumbo. Per quanto riguarda la comparazione tra LTT e TCO, come è stato scritto, il tutto è in mano all'Autorità portuale che ha già aperto il relativo fascicolo. Rimane il dubbio sui tempi delle decisioni, visto che la concessione del TCO scade a fine anno. E in teoria l'Authority di Giuliano Gallanti potrebbe anche tirare le cose alle lunghe per lasciare la patata bollente – perché tale è la vicenda – in mano a chi la Riforma portuale metterà in sella al sistema Livorno-Piombino. Con la ripresa a pieno ritmo di tutte le attività amministrative del porto, forse si potrà capire qualcosa di più.

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Il bacino galleggiante di Livorno pronto a tornare a galla riparato

Il ripristino dovrebbe concludersi entro la metà di settembre – Ancora incerto il come rimuovere il relitto della navetta Urania – La gara per la concessione del "sistema"



LIVORNO – Il bacino galleggiante "Mediterraneo", affondato nell'agosto dell'anno scorso per il semi-ribaltamento della navetta oceanografica "Urania", tornerà a galleggiare entro la metà di settembre. Da una decina di giorni, dopo aver ottenuto il nulla osta dal magistrato, i tecnici della Benetti stanno lavorando a saldare le aperture che il sinistro aveva causato nelle casse di sostentamento. Rimane in vigore, per il momento fino al 3 settembre, l'ordinanza della Capitaneria di porto che vieta la navigazione a meno di 30 metri dalla "panna" galleggiante di protezione del bacino e impone anche alle navi di procedere nelle vicinanze alla minima velocità consentita dalla manovra.

Non appena saranno completate le chiusure delle casse di galleggiamento del bacino verranno anche praticati dei fori in carena del relitto dell'Urania, in modo che quando grazie al nuovo sistema di pompe installato nei giorni scorsi il bacino tornerà a galleggiare, anche l'Urania si svuoterà dell'acqua. A quel punto si deciderà come procedere per rimuovere il relitto: sollevarlo, forse con il pontone-gru Italia della ditta Neri, oppure trascinarlo a terra, nei piazzali del cantiere. Il relitto sarà demolito, probabilmente sullo stesso piazzale dove verrà depositato. Una volta completata l'operazione di rigalleggiamento, e completata l'inchiesta della magistratura, il "Mediterraneo" dovrà essere di nuovo collaudato dai tecnici del RINa prima di tornare operativo. Conclusa l'inchiesta giudiziaria potrà anche ripartire la gara di concessione del sistema dei due bacini di carenaggio che l'Autorità Portuale aveva indetto, e che fu "congelata" esattamente un anno fa, alla fine d'agosto, dopo l'affondamento.

Il blocco del "Mediterraneo" e l'inchiesta che ne è seguita hanno di fatto tolto a Livorno ogni possibilità di fare carenaggi o riparazioni sia ai grandi yachts che alle navi fino a 150 metri di lunghezza. E' stata anche lamentata la complessità e la lunghezza dell'inchiesta – più di un anno – che di fatto ha costretto il cantiere Benetti a varare "Lionheart", uno dei suoi più grandi yachts addirittura a La Spezia, inviandolo via mare su una grande chiatte a rimorchio. L'auspicio di tutti è che la vicenda possa concludersi a breve anche per far ripartire la gara da cui dipende il ripristino – totale o parziale si vedrà – del grande bacino in muratura ridotto da anni a un relitto inservibile.

ECONOMIA ED ENERGIA

Livorno ponte del gas tra Qatar ed Europa

Primo carico da Doha per il servizio nazionale di stoccaggio, ma il colosso arabo Rasgas punta sul terminal per lanciare il suo Gnl

di Giulio Corsi

● LIVORNO

Martedì scorso la gasiera Al Thakhira ha consegnato il suo carico di gas alla piattaforma off-shore Esru Toscana ancorata al largo di Livorno. Non è un trionfo qualunque: è il primo carico che arriva dal Qatar, ad opera della RasGas Company, azienda produttrice di gas naturale liquefatto con sede a Doha e secondo maggior produttore di Gnl al mondo secondo Bloomberg.

Un mese e mezzo fa - il 6 luglio - Esru aveva registrato un altro primato, ricevendo in pancia 150mila metri cubi liquidi trasportati dalla metaniera Gasslog Savannah, che hanno segnato il debutto del Gnl del Perù sul mercato italiano.

È una svolta nella breve e non semplice storia del rigassificatore livornese: perché è il segnale del progressivo accreditamento nella filiera del gas naturale liquefatto del terminal di Oli, che diventa un vero e proprio ponte per il gas destinato all'Europa e proveniente da Arabia e Sud America.

A scegliere Esru come hub nel Mediterraneo è stata la Dufenergy, colosso svizzero del gruppo Dufere, società multi-energy internazionale entrata nel mercato del Gnl alla fine del 2012, che in soli tre anni è passata dal 10° al 5° posto della classifica degli importatori di gas in Italia.

E se è vero che i carichi fanno parte dei 5 slot assegnati a Esru (e a Dufenergy) tramite il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio, che è parte della strategia italiana per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici, è altrettanto indubbio che questo risultato rappresenta «un ottimo segno sia in termini di ripresa del mercato del Gnl nel Mediterraneo che, in particolare, per il terminale di Oli, che si conferma un'importante infrastruttura in grado di recepire le esigenze di business connesse al gas naturale liquefatto», come sottolinea dalla società.

Vanno lette proprio in quest'ottica le parole di Khalid Sultan Al Kuwari, il numero uno commerciale della Rasgas,

che dice chiaramente di puntare sul mercato europeo attraverso il terminal livornese e il rapporto con Dufenergy, e quelle di Jean-Christian Heintz, capo della divisione Gnl della multinazionale svizzera.

«RasGas auspica di proseguire in questo progetto di sostegno a Dufenergy per soddisfare la crescente domanda in Italia e in Europa per l'energia pulita sotto forma di Gnl - ha detto Al Kuwari -. L'arrivo del nostro carico al Esru Toscana rappresenta un altro sviluppo positivo di RasGas nelle operazioni globali. Questa spedizione, a un nuovo cliente e ad un nuovo terminale, conferma il nostro percorso di crescita positiva - ha continuato Al Kuwari - ed è in linea con le prestazioni eccezionali della nostra società anche in un periodo di bassi prezzi dell'energia».

È Heintz ha ribadito il concetto: «Ricevere questo carico al terminale rigassificatore di Livorno è un traguardo importante e la conferma di come il Gnl sia una fonte primaria di ap-

provvisoria per il mercato italiano del gas naturale».

La sfida che il terminal off-shore si è trovato a giocare (finora non senza fatica) è tutta qui, e la leggera ripresa dell'economia seppur con prezzi ancora bassi del mercato energetico può rappresentare una svolta per Esru nella chiave delle grandi imprese energivore, insieme al contemporaneo progetto di trasformare la struttura anche in un terminale per trasferire Gnl su navi di piccole dimensioni - bettoline - capaci sia di trasportarlo nei depositi a terra (per poi distribuirlo come carburante) sia di rifornire la mare navi con propulsione a Gnl.

D'altra parte sono emblematiche le dodici offerte diverse pervenute a Oli nella gara avviata la scorsa primavera per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio per l'inverno 2016/2017 aggiudicata dagli svizzeri di Dufenergy, «un risultato da interpretare positivamente in termini di ripresa del mercato», secondo Oli.

» Un mese e mezzo fa la piattaforma ancorata al largo delle nostre coste aveva segnato il primo sbarco di gas peruviano sul mercato italiano dell'energia

» I committenti sono gli svizzeri di Dufenergy, l'obiettivo resta diventare competitivi nell'ottica delle imprese energivore. È il segnale di come l'impianto si stia accreditando nella filiera

Operativo da 3 anni per il governo è un'opera strategica

Il rigassificatore "Fsr Toscana" è attivo dal 30 luglio 2013 e si stima che faccia parte di un investimento costato 900 milioni di euro. Sin dal 2007 è stato oggetto di pesanti critiche da parte delle associazioni ambientaliste che ne hanno messo in luce i potenziali rischi per la salute (in caso di incidenti) e per l'ecosistema (l'impianto sorge non lontano da un'area marina protetta). Si tratta di una piattaforma galleggiante che riceve gas liquido dalle navi metaniere e lo trasforma in un prodotto pronto per essere immesso nel gasdotto della rete nazionale: le tubature raggiungono via mare la stazione della distribuzione di metano a Stagno. Per il governo si tratta di un'opera strategica perché attenua i rischi di dipendenza dai gasdotti che transitano dalla Russia, paese che in passato ha utilizzato la minaccia di tagliare le forniture per regolare alcune pendenze geo-politiche. Pertanto in bolletta si paga una quota che serve a sovvenzionare l'eventuale rischio economico in caso di sottoutilizzo dell'impianto. Il rigassificatore è il più grande presente nel Mar Mediterraneo e, al contrario, secondo la società che l'ha costruito, la Oit, rispetta tutti gli standard di sicurezza previsti dal ministero dell'Ambiente. Inoltre nei prospetti approvati dal ministero dell'Economia si prevede che in caso di utilizzo pieno, Fsr abbia ricadute positive sulla bolletta energetica per un importo di 400 milioni in 20 anni. L'impianto è stato bersaglio di interrogazioni parlamentari e contestazioni da parte di alcuni comitati, anche a causa delle sostanze che rilascerebbe in mare.



La gasiera Gaslog Saratoga durante le operazioni di trasbordo del Gas verso il terminal Fsr Toscana a 12 miglia dal porto

Affondamento tubi Eni Finalmente il maxi intervento

A settembre primi lavori sotto la torre del Marzocco

- LIVORNO

SI PREANNUNCIA un settembre denso di impegni per il porto. E in particolare per [redacted] portuale, proprio in coincidenza con l'arrivo della Riforma che il ministro Delno continua a promettere entro il mese. Tanti i temi a maturazione: l'inizio del dragaggio della bocca sud del porto (400 mila metri cubi di fanghi da togliere per allargare la curva di uscita); il riallineamento del bacino "Mediterraneo" affondato un anno fa con la ripresa della relativa gara di gestione; la chiusura dei termini per la gara di privatizzazione della Porto 2000; la chiusura anche per la maxi-gara per il primo settore della piattaforma Europa; la conferenza di servizi con il Comune per il "manna" del Mediceo.

SONO QUESTI gli argomenti trattati dalle varie istanze a Palazzo Rosciano. Ma non sono i soli. Perché dopo anni ed anni sta finalmente partendo anche l'intervento sulla stretta del canale industriale sotto la torre del Marzocco con lo spostamento e l'affondamento dei tubi dell'Eni. È stata, questa dei tubi sottomarini, una "neverending story" che si è trascinata per anni ed anni malgrado la drammatica urgenza del terminal in Darsena Toscana di avere più profondità e più larghezza in quel punto. Anche la gara d'appalto, assegnata ormai da più di un anno, ha trovato un contenzioso



IL PORTO Il progetto è stato sottoposto a decine di verifiche anche da parte della Soprintendenza

LE LUNGAGGINI Di questo intervento se ne parla ormai da decenni

tra progettisti del piano generale e progettisti dell'intervento di dettaglio. Finalmente ogni difficoltà è stata appianata e in questi giorni cominceranno gli escavi per i due pozzi verticali sulle due sponde del canale per arrivare alla profondità di circa 30 metri necessaria alla ricollocazione dei tubi Eni.

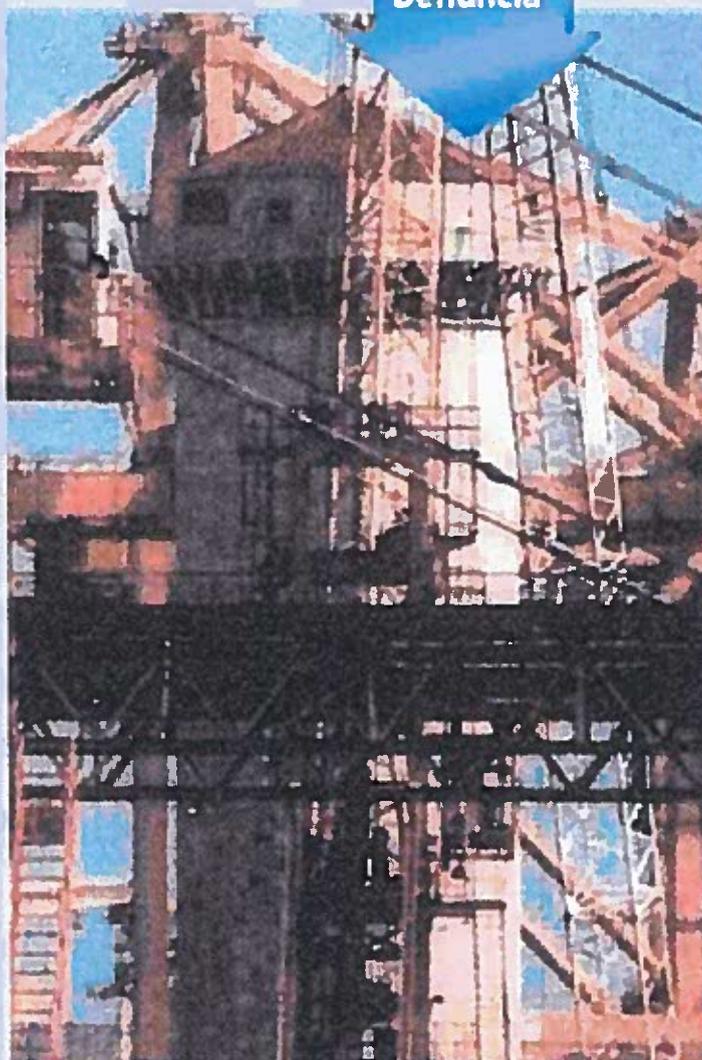
NON È un lavoro semplice. Si tratta di scendere a una profondità tutt'altro che consueta, su banchine ricostruite dopo la guerra che richiedono anche una bonifica da eventuali bombe inesplose o

mine abbandonate. Inoltre occorrerà drenare i pozzi mano a mano che si scende, rinforzare le pareti contro la spinta idrostatica, e quindi piazzare i nuovi tubi in orizzontale sul fondo del canale, evitando di farli scendere come ora a 45 gradi dalle due sponde per non perdere larghezza navigabile.

IL PROGETTO è stato sottoposto a decine di verifiche, controllato anche dalla soprintendenza ai monumenti per la vicinanza della storica torre del Marzocco, analizzato anche in relazione all'elasticità della stessa che a sua volta è oggetto di una parte accessoria dell'intervento per circondarla d'acqua a farla tornare, come in origine, su una specie di isolotto. Intanto si comincia. Ed è già questa la bella notizia.

A.F.

Denuncia



La Torre del Marzocco inghiottita da gru e ferraglia

IN UN'IMMAGINE c'è tutta la denuncia dell'Associazione «Amici del Marzocco». «Il rispetto del bello è simbolo del bene morale di un popolo», scriveva Kant. Evidentemente la nostra città deve averne poco... Eppure nella prefazione del libro «Livorno dalla Torre del Marzocco alla Venezia» il commissario [redacted] ha scritto che da anni l'AP conduce una battaglia culturale contro le barriere che separano i cittadini dal proprio porto...

INFRASTRUTTURE ATTESA LA CONFERENZA DEI SINDACI

Marina al Mediceo, c'è il piano d'impresa

- LIVORNO -

TUTTO QUASI di corsa, con moto uniformemente accelerato, dopo anni ed anni con il freno a mano tirato al massimo. È la storia del "marina" del cantiere Benetti da realizzarsi in parte del porto mediceo e nella darsena nuova adiacente, per gli accordi di Roma che portarono il gruppo Azimut-Benetti a salvare il cantiere di Livorno dopo la fallimentare esperienza della gestione in cooperativa. Sono passati una dozzina d'anni, ma sembra che adesso la macchina si sia messa in moto. [redacted] ha ricevuto il piano d'impresa della società che realizzerà il "marina", ha varato la concessione relativa e sta esaminando le ultime varianti relative ai dettagli del trasferimento dei circoli attualmente insediati nel mediceo. Manca ancora, e non è marginale, una conferenza dei servizi tra [redacted] e il Comune che è competente per gli aspetti urbanistici e di collega-

mento del waterfront. E manca, a quello che è dato sapere, anche un incontro che il Comune dovrebbe e vorrebbe gestire tra tutti i circoli nautici che insistono nel Mediceo, allo scopo di arrivare a una condivisione dei tempi e dei modi di trasferimento degli stessi dalle zone che dovranno trasformarsi in "marina". Com'è noto, alla

LA BATTAGLIA
Per anni la protesta
dei circoli nautici
che si affacciano sul Mediceo

realizzazione del suddetto "marina" si sono opposti anche con svariati ricorsi al Tar della Toscana i circoli che hanno fatto causa comune con lo Yacht Club Livorno; ricorsi tutti respinti, ma che hanno confermato il fronte di disagio dei tanti appassionati che storicamente hanno creato, finanziato e sostenuto gli insediamenti su pon-

ti galleggianti nell'area. La soluzione ad oggi indicata [redacted] per il loro trasferimento, la darsena sulla banchina 75 a ridosso del bacino di carenaggio in muratura, viene considerata del tutto insufficiente a contenere tutte le barche oggi nel Mediceo. È anche pericolosa, perché la risacca che vi si crea con le mareggiate dai 3° e 4° quadrante è difficile da smorzare.

SI È IPOTIZZATA anche la possibilità di fare trasferimenti a settore, mano a mano che inizieranno e procederanno i lavori nel Mediceo. E di utilizzare gli specchi d'acqua tra il molo Elba allungato e il molo Capitaneria come darsena provvisoria. Ma siamo ancora al campo delle ipotesi, senza che ancora sia stato definito ed approvato il cronoprogramma atteso da oltre dieci anni. E con la preoccupazione che la prossima riforma portuale possa allungare ancora i già biblici tempi.

A.F.



L'AREA Il porto Mediceo ospiterà il nuovo marina

Sabato 3 settembre parte "Agorà, il salotto del Porto - Incontri in piazza nel borgo di Marina Cala de' Medici"

Marina Cala de' Medici, 26 agosto 2016 - Da sabato 3 settembre ore 21.30 parte "Agorà, il salotto del Porto - incontri in piazza nel borgo di Marina Cala de' Medici". Rassegna in programma dal 3 al 23 settembre organizzata da Marina Cala de' Medici in collaborazione con Sinergy, direzione artistica e conduzione di Cinzia Gorla Si tratta, ed è una novità assoluta a livello nazionale, della prima produzione autofinanziata di una rassegna di serate - salotto firmata da un Porto turistico italiano. Come sottolinea Matteo Ratti, Direttore e Amministratore Delegato di Marina Cala de' Medici: "il porto si sta aprendo al territorio col concetto più antico di piazza, come luogo di confronto e dibattito. Ne abbiamo parlato insieme con la giornalista Cinzia Gorla ed è nata Agorà, con una prima proposta variegata ed elegante che abbraccia più settori e più argomenti di interesse del pubblico. La nostra intenzione è che Agorà sia un punto di partenza con l'obiettivo ambizioso di lanciare anche un salotto d'inverno, per un Porto aperto al territorio tutto l'anno". In attesa della conferma della data dal Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, protagonista di una serata col suo libro "Rivoluzione socialista", ecco gli altri appuntamenti sul palco di Agorà, con una prima edizione molto legata al territorio. Si parte sabato 3 settembre con "Ragazze Eccellenti". Protagoniste Barbara Mazzolai, scienziato, direttore del Centro di Micro - BioRobotica dell'Istituto Italiano di Tecnologia, nella classifica 2015 tra le venticinque donne geniali nel mondo per RoboHub, la più importante comunità scientifica internazionale online di robotica; Giulia Quintavalle, campionessa di judo di Rosignano Solvay medaglia d'oro alle Olimpiadi di Pechino 2008, unico judoka italiano al femminile ad aver conquistato l'oro olimpico; Sandra Scarpellini, Sindaco del Comune di Castagneto Carducci, tra i rari sindaci donna dei comuni della provincia di Livorno; Alice Antonelli, studentessa di ingegneria aerospaziale, Space Ambassador concorso Odysseus Esa, agenzia spaziale europea, col suo progetto vincitore in Europa. Venerdì 16 settembre si parla di "Turismo, sport, cultura - Un comune tra sogno e realtà" con Alessandro Franchi, Presidente della Provincia di Livorno e Sindaco di Rosignano Marittimo, Licia Montagnani, Assessore del Comune di Rosignano Marittimo, deleghe turismo, sport, politiche culturali, e Massimo Faverzani, imprenditore, nuovo proprietario dello storico cinema di Castiglioncello. Venerdì 23 settembre per "La Rotta del Vino e dell'Olio" sotto i riflettori di Agorà "Un territorio che brinda nel mondo". Protagonisti Helena Lindberg, svedese, enologo di Antinori, Fulvio Martini, produttore di Castiglioncello che esporta anche in Cina, Giorgio Meletti Cavallari, la nuova generazione di Bolgheri che conquista Usa e Australia, Hideyuki Miyakava, patron e fondatore dell'azienda biodinamica Bulichella a Suvereto.

Tutti gli incontri si tengono a partire dalle 21.30, ingresso libero.

Per informazioni: Ufficio Comunicazione e eventi Porto turistico Marina Cala de' Medici - comunicazione@marinacalademedici.it / 0586 795228.

PIOMBINO

Guerrieri e Giuliani stesero alla festa Pd parlano dei progetti legati al porto e per la città

- PIOMBINO -
SI PARLA subito del porto con il commissario della Port [redacted] Luciano Guerrieri e il sindaco Massimo Giuliani. L'appuntamento è questa sera alla festa dell'Unità ai giardini del parco 8 marzo. La festa viene inaugurata alle 18,30, mentre l'incontro sul porto è alle 21,30. «Questa festa è ormai la più grande manifestazione politica del territorio ed uno dei più importanti appuntamenti nello scenario regionale e nazionale - commenta il segretario della Federazione Pd Val di Cornia Elba Valerio Fabiani - uno degli strumenti che sono serviti e serviranno a dare visibilità sia ai problemi che alle ambizioni di Piombino, affrontando tanto i temi locali e nazionali senza mai distingerli da una certa visione del mondo». Dopo l'inaugurazione delle 18,30, la Festa prenderà concretamente il via con la prima iniziativa, «Si al futuro! Il nuovo grande porto di Piombino», sul quale si confronteranno il consigliere regionale Gianni Anselmi, il commissario [redacted]

[redacted] Luciano Guerrieri, il sindaco Massimo Giuliani e lo stesso Fabiani. Nei giorni successivi il calendario procederà attraverso la serie degli incontri, delle presentazioni dei libri, nonché degli spettacoli musicali e delle serate da ballo che animeranno rispettivamente il pub e l'area balera. Tutti i dibattiti avranno inizio alle ore 21,30. Il programma completo delle iniziative è disponibile sul sito www.pdvaldicorniaelba.it. «Anche quest'anno - aggiunge Ettore Rosalba, segretario Unione Comunitale - abbiamo organizzato e allestito la nostra Festa con l'esclusivo contributo dei volontari. A loro va il nostro ringraziamento, che abbiamo voluto esprimerlo anche attraverso il manifesto, che pone al centro l'indicazione di «festa grande» cura ai nostri volontari, e soprattutto la bella foto della barca a vela di Domenico Finno, realizzata con l'aiuto di Enzo Grandi».

PIOMBINO APERTA LA KERMESSE CHE ANDRÀ AVANTI FINO ALL'11 SETTEMBRE. UNA SERIE DI INCONTRI DI POLITICA ED ECONOMIA

Subito il nuovo porto al centro del dibattito alla festa del Pd

SI È PARLATO subito di porto ieri sera alla festa dell'Unità inaugurata dal segretario di federazione Valerio Fabiani insieme al segretario cittadino Ettore Rosalba e al sindaco Massimo Giuliani e al consigliere regionale ed ex sindaco Gianni Anselmi. Sono state mostrate immagini inedite riprese dal drone che danno l'idea dello sviluppo dell'area dopo i lavori di questi anni.

«QUESTA festa è ormai la più grande manifestazione politica del territorio ed uno dei più importanti appuntamenti nello scenario regionale e nazionale - commenta il segretario della Federazione Pd Val di Cornia Elba Vale-

rio Fabiani - uno degli strumenti che sono serviti e serviranno a dare visibilità sia ai problemi che alle ambizioni di Piombino, affrontando tanto i temi locali e nazionali senza mai disgiungerli da una certa visione del mondo». La prima iniziativa, «Si al futuro! Il nuovo grande porto di Piombino», ha visto la partecipazione del consigliere regionale Gianni Anselmi, il commissario Luciano Guerrieri, il sindaco Massimo Giuliani e lo stesso Fabiani. Nei giorni successivi il calendario procederà attraverso la serie degli incontri, delle presentazioni dei libri, nonché degli spettacoli musicali e delle serate da ballo che animeranno rispettivamente

il pub e l'area balera. Tra i nomi più significativi nell'ambito dei dibattiti quello del presidente della Regione Enrico Rossi (29 agosto), la senatrice Monica Cirinnà (30 agosto, incontro sui diritti civili), il deputato Khalid Chaouki (5 agosto, integrazione e accoglienza), il sottosegretario Teresa Bellanova (9 settembre, industria e Piombino), il segretario regionale Pd Dario Parrini (6 settembre sul nuovo piano regionale di sviluppo), Luciano Violante (10 settembre, riforma costituzionale, insieme a Claudio Martini) e infine il ministro della giustizia Andrea Orlando, che interverrà il giorno conclusivo della Festa, l'11 settembre. Tutti i dibattiti avranno inizio alle ore 21.30. Il programma completo delle iniziative è disponibile sul sito www.pdvuldi.corniaelba.it



TAGLIO DEL NASTRO Da sinistra Gianni Anselmi, Valerio Fabiani, Ettore Rosalba, Massimo Giuliani

OSPITI

Tra i protagonisti
Monica Cirinnà
Violante e Orlando

Ancona, traghetti-boom

Un test significativo sull'efficienza raggiunta nella flessibilità dei servizi

ANCONA – Il week-end di Ferragosto e il super-traffico passeggeri del periodo clou dell'estate, pur alla prova delle incrementate misure di sicurezza nei porti italiani: i controlli non ha allungato i tempi di permanenza delle navi in porto. Al contrario – sottolinea l'Authority in una sua nota – in qualche caso la sosta dei traghetti è stata più breve del previsto, consentendo di recuperare tempo sulle rotte verso la Grecia, l'Albania e la Croazia. Complessivamente sono transitati tra venerdì e il giorno di ferragosto 40.000 passeggeri, con 10.000 mezzi al seguito e oltre 1.300 TIR senza che si verificassero situazioni di blocco del traffico.

Il rapido coordinamento tra le Istituzioni, Autorità portuale, Capitaneria di porto, Polizia di frontiera, Agenzia dogane e Guardia di Finanza, e tra esse e gli operatori, ha consentito di gestire la situazione in maniera positiva i giorni più intensi della stagione. Nella macchina organizzativa sono stati coinvolti anche la Protezione civile, i vigili del fuoco volontari e la Polizia municipale del Comune di Ancona, pronti ad intervenire nel caso di blocco della viabilità fuori dall'ambito portuale, evenienza che non si è però registrata.

L'organizzazione attivata in porto ha visto, oltre al raddoppio del personale della security addetto ai controlli ai varchi di accesso alle aree di imbarco per non appesantire i tempi di attesa, anche il collaudato utilizzo dello Scalo Marotti come parcheggio polmone, con i mezzi che si muovevano su indicazione della Dorica port services per procedere verso gli imbarchi in funzione dell'arrivo delle navi e dell'andamento dei controlli. I passeggeri sono stati costantemente informati ed indirizzati nel percorso in porto sia dal personale di piazzale sia tramite le informazioni veicolate dalla funzione "ferry" della APP gratuita Welcome to Ancona. "La parte "ferry" della APP – ha ricordato il segretario generale Matteo Paroli – segnala per ciascun traghetto l'orario di arrivo e partenza, sempre aggiornato, fornisce ai passeggeri di ogni nave il percorso da svolgere per potersi imbarcare. Sono soddisfatto del tempismo con cui abbiamo immesso in servizio questa funzione. Dal numero di download – conclude Paroli – sembra che sia molto apprezzata". Molto utile anche l'apertura della tensostruttura alla banchina 15, che ha consentito ai passeggeri di attendere i traghetti per la Grecia, che partono nelle ore più calde della giornata, in un ambiente climatizzato. Il livello di sicurezza 2 – che rimane attivo nei porti italiani fino a nuovo ordine del Comando Generale delle Capitanerie di porto – ha comportato l'anticipo dell'ingresso dei passeggeri nelle aree di imbarco, per avere più tempo per i controlli di sicurezza. Il maggiore tempo di attesa in banchina ha potuto quindi essere alleviato dalla disponibilità di generi di conforto, aree climatizzate, spazi ombreggiati all'aperto e – ovviamente – servizi igienici. Dei 40.000 passeggeri transitati tra venerdì e lunedì, 19.000 erano in partenza (circa 7.000 solo sabato 13 agosto): oltre 11.000 per la Grecia, circa 6.300 per la Croazia, più di 1.500 per l'Albania. 2000 i crocieristi in transito venerdì con l'approdo di MSC Sinfonia. Da domenica 20 agosto nel porto di Ancona è iniziato il flusso di rientro: i passeggeri in sbarco hanno superato il numero degli imbarchi (rispettivamente oltre 5.000 e circa 3.600), dato che è proseguito anche a ferragosto con 3500 imbarchi e 4700 sbarchi e che vedrà come da alcuni anni il grande flusso di vacanzieri avviatosi tra maggio e giugno terminare a settembre.

* * *

- segue

Per quanto riguarda le statistiche generali del porto, i dati mostrano un andamento positivo. In particolare le merci nei traghetti hanno segnato un +14% a luglio (+3% su base annuale), mentre prosegue in crescita anche l'andamento del traffico contenitori (+2% su base annua). Nel mese di luglio il traffico passeggeri ha segnato una crescita dell'8%. Molto consistente anche il traffico rinfuse liquide (+14% su base annua) con quasi 3 milioni di tonnellate. Commentando i dati il presidente dell'Authority Rodolfo Giampieri ha detto: "I segnali positivi in generale e quelli che provengono dal traffico traghetti con l'aumento delle merci e dei passeggeri trasportati sono un ottimo indicatore per un porto come Ancona, che ha nel traffico internazionale dei traghetti uno dei suoi aspetti più caratterizzanti. L'aumento del livello di sicurezza agli imbarchi è stato un test importantissimo che ha dimostrato la flessibilità operativa del porto e la sua capacità di rispondere prontamente alle nuove disposizioni con limitati disagi ai passeggeri ed agli operatori, che potranno quindi sostenere la crescita del traffico merci e passeggeri sulle loro navi. Ringrazio tutte le istituzioni, le imprese e le organizzazioni coinvolte che con il loro personale, in questi giorni così delicati, hanno dato prova di un leale spirito di collaborazione orientato a soddisfare la clientela del porto. Da sottolineare infine la collaborazione fattiva dei passeggeri che hanno facilitato le operazioni di controllo".

Il caso. Nel 2017 lo scalo dovrebbe registrare un calo del 40% del traffico passeggeri

A sorpresa Napoli perde appeal

NAPOLI

■ Ogni medaglia ha il suo rovescio. Sarà anche vero che l'avanzata dell'Isis e il tentato golpe contro Erdogan abbiano reso off limits le destinazioni turistiche di Nord Africa e Turchia a vantaggio dell'Italia. Sud in particolare. Pure noi tuttavia stiamo pagando un piccolo pegno: Napoli nel 2017 dovrebbe contare 160 attracchi crocieristici in meno, per un calo di addirittura il 40% sul movimento passeggeri.

La notizia, risalente a fine luglio, in città ha creato allarme, unica nota stonata di un momento positivo del turismo ai piedi del Vesuvio. Non è colpa però del sistema ricettivo partenopeo: Napoli è infatti da sempre scalo strategico di tutte le crocie-

re che portano a sud del Mediterraneo, leggi Paesi arabi. A Palazzo San Giacomo, comunque, non hanno nessuna voglia di restare a guardare: il Comune da un mese fa preasing sulle compagnie di navigazione per "limitare il danno" nel 2017 e riportare nel 2018 la situazione al quadro di partenza, con 500 approdi circa e una media di 1,2 milioni di crocieristi. A settembre ci sarà un nuovo incontro tra il comune e gli armatori, nell'ambito del quale l'istituzione cittadina presenterà un pacchetto di misure sul modello dell'accordo tra Costa Crociere e il Museo di Capodimonte. Si pensa a offerte che riguarderanno i concerti al Teatro San Carlo, l'area archeologica di Pompei, la Reggia di Caserta, Cappella San-

severo, nonché gli alberghi napoletani. «La nostra - sottolinea l'assessore al Turismo di Napoli Gaetano Daniele - sarà una proposta organica. Stiamo facendo sistema con le associazioni di categoria per trasformare Napoli in nuova porta per chi visita il Mediterraneo. Puntiamo a mettere sul tavolo convenzioni con hotel e compagnie aeree così da convincere i crocieristi a imbarcarsi o sbarcare a Napoli, poi pensiamo a tour speciali agevolati per chi viene qui da crociera e vuole visitare i principali attrattori del territorio. Il nostro patrimonio - conclude Daniele - è più forte di qualsiasi dinamica geopolitica esterna».

Ff.Pr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NAPOLI: AREA MARINA PROTETTA REGNO DI NETTUNO

Napoli, 26 agosto 2016 - Nella sede della Capitaneria di porto di Napoli si e' svolta, nella mattinata di oggi, la conferenza stampa convocata per fornire un punto della situazione sull'evolversi della gestione dell'Area Marina Protetta Regno di Nettuno.

Alla conferenza, presieduta dall'Ammiraglio Arturo Faraone, nella sua qualità di rappresentante legale dell'Area Marina Protetta, hanno partecipato il Direttore dell'Area Marina Protetta, dott. Antonino Miccio, il Direttore della Stazione Zoologica Anton Dohrn, Dott. Vincenzo Saggiomo, il Consigliere Regionale, Dott. Francesco Borrelli, in rappresentanza dell'Assessore Regionale all'Ambiente dott. Fulvio Bonavitacola.

Nel corso della conferenza sono state illustrate le principali linee di attività con particolare riferimento a:

- **Sottoscrizione Convenzione con l'Area marina Protetta di Punta Campanella:** negli ultimi anni il Ministero dell'Ambiente ha adottato delle iniziative per la programmazione e la valutazione delle attività delle Aree Marine Protette e ciò allo scopo di individuare le strategie da perseguire per la *governance* delle Aree Marine Protette. A tal fine la Capitaneria di porto di Napoli, di concerto con la Direzione Protezione Natura del Ministero, ha provveduto a sottoscrivere, nel mese di aprile 2016, una convenzione con l'AMP Punta Campanella per assolvere in maniera efficace alle problematiche gestionali e di natura amministrativo contabile.
- **Convenzione con la Stazione Zoologica di Napoli Anton Dohrn:** la gestione delle AMP è basata su processi decisionali in cui le informazioni scientifiche sugli *habitat* protetti e sui possibili riflessi sull'ambiente naturale hanno un ruolo fondamentale. Per questo motivo la Capitaneria di porto di Napoli ha strutturato una convenzione con la Stazione Zoologica, anche in virtù di pregresse ed efficaci collaborazioni. L'esecuzione di tale Convenzione è in corso di approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente.
- **Bilancio consultivo del prossimo triennio:** Allo scopo di consentire il riavvio delle attività di gestione dell'A.M.P. è stato necessario accertare quali fossero le attività già schedate, le disponibilità e gli impegni presi dalla precedente gestione. Successivamente si è proceduto alla ricognizione ed accertamento degli avanzi di bilancio ed è stato deliberato il bilancio consuntivo al dicembre 2015. Ciò ha permesso di regolarizzare la situazione contabile.
- **Posizionamento boe in zona "A":** nel mese di agosto è stato firmato il contratto per la fornitura e messa in opera dei segnalamenti luminosi di delimitazione della zona A) "secca della catena". I lavori termineranno nei prossimi 60 giorni.

- segue

La conferenza di oggi è stata la testimonianza di una virtuosa e proficua sinergia interistituzionale che sta favorendo un rilancio dell'Area Marina Protetta.



L'attuale gestione ha consentito, ad oggi, considerando il biennio 2015/2016, di rilasciare n°2034 autorizzazioni, introitare 63.000 euro ed elevare n°70 processi verbali amministrativi per le violazioni relative alla pesca ricreativa e professionale in Area Marina Protetta ed ancoraggio in zona B e C senza le prescritte autorizzazioni.

Informazioni Marittime

Regno di Nettuno, sinergie con Anton Dohr e Punta Campanella



Il 26 agosto, nella sede della Capitaneria di porto di Napoli, si è svolta la conferenza stampa convocata per fornire un punto della situazione sull'evolversi della gestione dell'area marina protetta "Regno di Nettuno".

Alla conferenza, presieduta dal direttore marittimo della Campania Arturo Faraone, hanno partecipato il direttore dell'area marina protetta, Antonino Miccio, il direttore della stazione zoologica "Anton Dohrn", Vincenzo Saggiomo, e il consigliere regionale Francesco Borrelli in rappresentanza dell'assessore regionale all'ambiente Fulvio Bonavitacola.

Nel corso della conferenza sono state illustrate le principali linee di attività con particolare riferimento a:

- Sottoscrizione Convenzione con l'Area marina Protetta di Punta Campanella: negli ultimi anni il ministero dell'Ambiente ha adottato delle iniziative per la programmazione e la valutazione delle attività delle Aree Marine Protette e ciò allo scopo di individuare le strategie da perseguire per la governance delle Aree Marine Protette. A tal fine la Capitaneria di porto di Napoli, di concerto con la Direzione Protezione Natura del Ministero, ha provveduto a sottoscrivere, nel mese di aprile 2016, una convenzione con l'AMP Punta Campanella per assolvere in maniera efficace alle problematiche gestionali e di natura amministrativo contabile.
- Convenzione con la Stazione Zoologica di Napoli Anton Dohrn: la gestione delle AMP è basata su processi decisionali in cui le informazioni scientifiche sugli habitat protetti e sui possibili riflessi sull'ambiente naturale hanno un ruolo fondamentale. Per questo motivo la Capitaneria di porto di Napoli ha strutturato una convenzione con la Stazione Zoologica, anche in virtù di pregresse ed efficaci collaborazioni. L'esecuzione di tale Convenzione è in corso di approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente.
- Bilancio consultivo del prossimo triennio: allo scopo di consentire il riavvio delle attività di gestione dell'A.M.P. è stato necessario accertare quali fossero le attività già schedate, le disponibilità e gli impegni presi dalla precedente gestione. Successivamente si è proceduto alla ricognizione ed accertamento degli avanzi di bilancio ed è stato deliberato il bilancio consuntivo al dicembre 2015. Ciò ha permesso di regolarizzare la situazione contabile.
- Posizionamento boe in zona "A": nel mese di agosto è stato firmato il contratto per la fornitura e messa in opera dei segnalamenti luminosi di delimitazione della zona A) "secca della catena". I lavori termineranno nei prossimi 60 giorni.

L'attuale gestione ha consentito, ad oggi, considerando il biennio 2015/2016, di rilasciare 2034 autorizzazioni, introitare 63mila euro ed elevare 70 processi verbali amministrativi per le violazioni relative alla pesca ricreativa e professionale in Area Marina Protetta ed ancoraggio in zona B e C senza le prescritte autorizzazioni.

A Salerno parte ricerca allargata sulla logistica

SALERNO - È stato siglato un accordo quadro tra l'Autorità Portuale di Salerno, il Dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi (DISAQ) dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope, il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell'Università degli Studi di Genova e il Consorzio MAR.TE. Sea-Land Logistics.

La collaborazione è finalizzata allo sviluppo comune di attività di ricerca scientifica e innovazione nei settori della portualità e della logistica integrata mare-terra. In particolare, l'accordo di programma stipulato consentirà di sviluppare: 1. Progetti scientifici di ricerca industriale ed applicata, nazionali ed internazionali congiunti; 2. Conferenze e workshop congiunti sulle attività tecniche svolte, anche allo scopo di orientamento professionale; 3. Stage didattici e svolgimento di tesi di laurea di primo e secondo livello volti all'approfondimento di aspetti tecnico-scientifici; 4. Corsi di formazione su tematiche di comune interesse.

L'accordo valorizza appieno l'importanza - dice una nota dell'Authority - attribuita dalla recente riforma della portualità in Italia, della collaborazione tra enti di ricerca, Università e Autorità di Sistema Portuali. Inoltre, esso rappresenta un'importante opportunità di scambio per tutti i partner, mediante la quale il porto di Salerno - tra i più attivi ed efficienti porti nel panorama del Mediterraneo - potrà rafforzare ancor più la sua capacità progettuale, strategica e gestionale, con l'obiettivo di affrontare e anticipare sfide di sostenibilità ambientale ed energetica e rafforzare il suo ruolo di mercato. E' necessario evidenziare che l'efficientamento gestionale e organizzativo del nodo logistico, elemento cardine delle supply-chain, genera indubbi vantaggi non solo economici, con minori costi e minor richieste in termini energetici, ma soprattutto induce minori emissioni in atmosfera di elementi inquinanti, condizione necessaria in tema di sostenibilità ambientale. Ciò grazie alle competenze ed al know how e alla consolidata esperienza di ricerca nel settore messe a disposizione dal DISAQ-UniParthenope, dal Consorzio MAR.TE. e dal C.I.E.L.I., che a loro volta potranno beneficiare della possibilità di analizzare un case study di successo, sperimentando soluzioni tecnologiche innovative e implementando modelli manageriali sull'area portuale di Salerno.

I quattro soggetti firmatari - rispettivamente l'avvocato Andrea Annunziata (presidente AP Salerno), il professor Claudio Quintano (rettore dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope), il professor Enrico Musso (direttore del C.I.E.L.I.) e il professor Marco Ferretti (presidente Consorzio MAR.TE. Sea-Land Logistics) - si sono dichiarati soddisfatti, sicuri che le attività di collaborazione tra i partner consentiranno di creare nuove opportunità di sviluppo di soluzioni tecnologiche e innovative nell'ambito delle attività di logistica portuale con importanti ricadute in ambito regionale, nazionale ed internazionale. "Si completa in tal modo un vasto programma per il migliore collegamento mare-terra" - ha dichiarato il presidente Andrea Annunziata - "Collegamenti con le aree interne pronte al decollo economico in sinergia con il porto e le altre infrastrutture dei trasporti; collegamenti e trasporti più sicuri e più rispettosi dell'ambiente".



Taranto, accolta sospensiva Italcave

Taranto - Il Tar ha accolto la richiesta della società esclusa dal bando di gara per la concessione del terminal ex Tct.

Taranto - La sezione di Lecce del Tar di Puglia ha accolto la richiesta di sospensione del provvedimento con il quale l'Autorità portuale di Taranto aveva escluso la società Italcave dalla seconda fase dell'iter per la concessione di aree del molo polisetoriale. È stata fissata la Camera di consiglio per il 7 settembre prossimo. Lo rende noto la stessa Autorità portuale, precisando che la seduta pubblica per l'assegnazione delle concessioni del molo, prevista per il 29 agosto, non avrà luogo. «Ciò - spiega il Commissario dell'Authority, **Sergio Prete - ancorchè la proposta del Consorzio Ulisse (ammessa alla seconda fase del dialogo competitivo) riguardi aree diverse da quelle chieste in concessione dalla Italcave spa**». La proposta di quest'ultima società, che non era stata considerata «aderente alle esigenze dell'Autorità portuale - aggiunge Prete - esplicitate nei documenti di gara e quindi era stata esclusa dalla seconda fase, prevedeva l'occupazione, in via esclusiva, di 900 metri lineari di banchina del molo polisetoriale e piazzali retrostanti per la movimentazione dei medesimi traffici svolti da anni ed ancora oggi dalla Italcave in regime di autorizzazione ex art. 16 Legge 84/94 (petcoke, silicato di ferro, olio di palma) e senza alcuna assunzione di nuovo personale ed in particolare di quello dal bacino occupazionale della Tct srl in liquidazione». La sospensione della procedura di gara, conclude il commissario dell'Autorità portuale, «purtroppo posticipa i tempi, seppure sino al 7 settembre, per la individuazione dei nuovi operatori da allocare sul molo polisetoriale, per la ripresa dei traffici e delle attività collegate, nonchè per la ricollocazione dei lavoratori»

Porti: Taranto, accolta sospensiva Italcave concessioni molo

Fissata la Camera di consiglio per il 7 settembre prossimo.

27 agosto, 13:11



(ANSA) - TARANTO, 26 AGO - La sezione di Lecce del Tar di Puglia ha accolto la richiesta di sospensiva del provvedimento con il quale l'Autorità portuale di Taranto aveva escluso la società Italcave dalla seconda fase dell'iter per la concessione di aree del molo polisettoriale. È stata fissata la Camera di consiglio per il 7 settembre prossimo. Lo rende noto la stessa Autorità portuale, precisando che la seduta pubblica per l'assegnazione delle concessioni del molo, prevista per il 29 agosto, non avrà luogo.

"Ciò - spiega il Commissario dell'Authority, Sergio Prete - ancorché la proposta del Consorzio Ulisse (ammessa alla seconda fase del dialogo competitivo) riguardi aree diverse da quelle chieste in concessione dalla Italcave spa".

La proposta di quest'ultima società, che non era stata considerata "aderente alle esigenze dell'Autorità portuale - aggiunge Prete - esplicitate nei documenti di gara e quindi era stata esclusa dalla seconda fase, prevedeva l'occupazione, in via esclusiva, di 900 metri lineari di banchina del molo polisettoriale e piazzali retrostanti per la movimentazione dei medesimi traffici svolti da anni ed ancora oggi dalla Italcave in regime di autorizzazione ex art. 16 Legge 84/94 (petcoke, silicato di ferro, olio di palma) e senza alcuna assunzione di nuovo personale ed in particolare di quello dal bacino occupazionale della Tct srl in liquidazione".

La sospensione della procedura di gara, conclude il commissario dell'Autorità portuale, "purtroppo posticipa i tempi, seppure sino al 7 settembre, per la individuazione dei nuovi operatori da allocare sul molo polisettoriale, per la ripresa dei traffici e delle attività collegate, nonché per la ricollocazione dei lavoratori".

Porto di Taranto: sul Molo Polisettoriale il Tar accoglie il ricorso di Italcave



TARANTO – Il Presidente del TAR Puglia – Lecce, con Decreto n. 418/2016 del 10.08.2016, ha accolto l'istanza di misure cautelari monocratiche formulata dalla Italcave S.p.A. – la quale ha proposto ricorso avverso la propria esclusione – con la motivazione che qui si trascrive: “...Ritenuto che una breve sospensione dell'impugnato provvedimento fino alla trattazione collegiale dell'istanza cautelare non pregiudichi il pubblico interesse e che, per contro, sia opportuno riservare al Collegio una valutazione re adhuc integra e in contraddittorio della controversia...” fissando, nel contempo, la Camera di Consiglio per il 07.09.2016 ed ordinando che il Decreto medesimo fosse eseguito dall'Amministrazione.

L'Autorità Portuale di Taranto, in esecuzione, comunica che la seduta pubblica prevista per il 29.08.2016 non avrà luogo. Ciò ancorché la proposta del Consorzio Ulisse (ammessa alla seconda fase del dialogo competitivo) riguardi aree diverse da quelle chieste in concessione dalla Italcave Spa.

Come risulta dagli atti pubblicati dall'Autorità Portuale nella sezione Trasparenza del sito istituzionale, la proposta di detta ultima Società, ritenuta non aderente alle esigenze dell'Autorità Portuale esplicitate nei documenti di gara e – quindi – esclusa dalla seconda fase, prevedeva l'occupazione, in via esclusiva, di 900 ml di banchina del molo Polisettoriale e piazzali retrostanti per la movimentazione dei medesimi traffici svolti da anni ed ancora oggi dalla Italcave in regime di autorizzazione ex art. 16 L. 84/94 (petcoke, silicato di ferro, olio di palma, etc.) e senza alcuna assunzione di nuovo personale ed in particolare di quello dal bacino occupazionale della Tct Srl in liquidazione.

La proposta prevedeva, inoltre, la decorrenza di un periodo di 5 anni per svolgere attività di marketing finalizzata alla ipotetica individuazione di eventuali nuovi traffici, con possibilità – in caso positivo – di un numero massimo di dieci assunzioni. La sospensione della procedura di gara, purtroppo, posticipa i tempi, seppure sino al 7 settembre 2016, per la individuazione dei nuovi operatori da allocare sul Molo Polisettoriale, per la ripresa dei traffici e delle attività collegate nonché per la ricollocazione dei lavoratori.

Logistica. I giudici accolgono il ricorso di Italcave, esclusa dalla gara, e fissano un'udienza al 7 settembre

Il Tar blocca la gara per il porto di Taranto

TARANTO Non c'è tregua per il porto di Taranto. Proprio mentre l'Autorità portuale si accingeva a vagliare la documentazione del consorzio Ulisse, unico ancora in gara per ottenere la concessione del terminal container usato sino all'anno scorso da Evergreen, il Tar di Lecce stoppa la procedura di assegnazione. I giudici accolgono l'istanza di Italcave, esclusa dalla gara, e obbligano l'Autorità a fermarsi sino al 7 settembre, giorno in cui ci sarà l'udienza per decidere se concedere la sospensiva alla stessa Italcave. Quest'ultima ha impugnato il bando di gara dell'Authority dopo l'esclusione. Per il Tar «una breve sospensione dell'impugnato provvedimento fino alla trattazione collegiale dell'istanza cautelare non pregiudica il pubblico interesse». Inoltre ritiene «opportuno riservare al collegio una valutazione della controversia». Il bando per rimettere sul mercato la banchina del molo polisettoriale è stato lanciato a febbraio.

Due le offerte: il consorzio Ulisse, formato ora solo da operatori locali dopo che Saga Italia, espressione del gruppo Bolloré, ne è uscita preferendo essere solo cliente dell'

infrastruttura, e Italcave di Taranto. Il consorzio Ulisse ha proposto traffico container (partendo con due navi feeder a ottobre) e logistica industriale con la rioccupazione a regime di 70-80 addetti del bacino ex Evergreen e l'uso di 157mila mq di banchina e area retrostante da portare, in seguito, a poco meno di 300mila metri quadrati. Italcave, invece, ha proposto solo movimentazione di rinfuse, offerta ritenuta non in linea col bando.

Ora a riunione della commissione fissata per lunedì salterà in attesa del Tar. Che già altre volte è intervenuto nelle vicende del porto: gli appalti per l'ampliamento della banchina e i dragaggi sono stati condizionati nei tempi di esecuzione da ricorsi presentati dalle realtà in gara. La nuova impugnazione non riguarda le opere ma la concessione del terminal, di cui il mese scorso è stato completato l'ammodernamento dei primi 600 metri di banchina (si prosegue sui restanti 600).

Spiegando perché Italcave è stata esclusa dal dialogo competitivo, l'Authority dice che la proposta «prevedeva l'occupazione in via esclusiva di 900 metri lineari di banchina del molo polisettoriale e piazzali retrostanti per la movimentazione dei medesimi traffici svolti da anni» dalla stessa «senza assunzione di nuovo personale e in particolare di quello dal bacino occupazionale della Tct srl in liquidazione». La proposta inoltre «prevedeva la decorrenza di un periodo di 5 anni per attività di

marketing finalizzata all'individuazione di nuovi traffici, con possibilità, in caso positivo, di massimo 10 assunzioni. La sospensione della procedura di gara posticipa i tempi, sino al 7 settembre, per l'individuazione dei nuovi operatori da allocare sul molo per la ripresa dei traffici e delle attività collegate, nonché per il ricollocamento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DOMENICO PALMIOTTI

La Gazzetta Marittima

A Taranto più traffico oltre il 21%

TARANTO – Il trend di crescita relativo alla movimentazione delle merci nel porto – dice una nota dell'Authority di Sergio Prete – conferma anche nel mese di luglio l'andamento positivo che si registra sin dall'inizio del 2016.

Infatti, l'incremento totale del traffico merci nel porto di Taranto è stato pari a +17,8% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, per un totale di 2.596.033 tonnellate movimentate (+392.961 tonnellate).

Il traffico totale di rinfuse è stato pari a 2.142.252 tonnellate, per un incremento del 17,2% (+314.279 tonnellate). La crescita maggiore è stata registrata nel traffico di rinfuse solide con un aumento del 32,9% (+387.881 tonnellate) nello stesso periodo, al contrario delle rinfuse liquide, che hanno registrato una contrazione, con una variazione pari a -11,3% (-73.602 tonnellate). Anche il traffico di merci varie è cresciuto del 21% (+78.682 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2015.

Per ciò che attiene, infine, ai dati consuntivi nei primi 7 mesi del 2016, la crescita totale dei traffici si attesta al 21,5% (+2.783.342 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015. Le navi arrivate e partite dal porto sono state, da gennaio a luglio di quest'anno, n. 1.330 unità (+45 rispetto al 2015).

L' Authority rifà e prolunga la recinzione del porto

Quella esistente lato mare, installata 14 anni orsono, è deteriorata

L' **Autonità portuale** di Gioia Tauro modificherà l' esistente recinzione con la realizzazione di un tratto di congiunzione tra quella esistente ed il ciglio della banchina nord (nuovo tratto) e la chiusura della retrostante banchina con un cancello video sorvegliato.

L' ufficio tecnico dell' Authority, nell' ambito della pianificata manutenzione delle strutture **portuali**, ha redatto un progetto per la "Manutenzione della recinzione **portuale** doganale" posta sul muro paraonde del porto.

A seguito dei sopralluoghi eseguiti, i tecnici hanno accertato che la recinzione lato mare del muro paraonde del porto, installata da circa 14 anni, è ormai deteriorata in maniera irrecuperabile a causa dell' aggressione provocata dalla salsedine sui pannelli metallici con i conseguenti problemi di sicurezza.

La recinzione, peraltro, sul lato nord dell' infrastruttura **portuale** costeggia per un lungo tratto anche il famigerato canalone, al confine con il territorio comunale di San Ferdinando.

L' intervento consiste nella sostituzione dei pannelli, per un tratto di circa 730 metri, della recinzione sul muro paraonde e sul primo tratto di new jersey lato San Ferdinando, e nella sostituzione di un cancello da cui si accede al canale di scolo delle acque di prima

pioggia dei piazzali **portuali**. È stato previsto di realizzare, inoltre, un ulteriore tratto di recinzione lungo il muro del bacino di espansione adiacente la sede dell' Authority. L' importo complessivo dei lavori è di 163 mila euro.3(p.l.

)

Porto di Messina: interdizione di accesso veicolare a Settembre

Per esigenze di security portuale, legate alla presenza in porto di navi da crociera, non sarà consentito l'accesso dei veicoli privati, anche autorizzati, dal varco Colapesce del porto di Messina nelle giornate 3, 5, 6, 9, 10, 13, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28 e 29 settembre. Possono accedere, dal varco Colapesce, per l'espletamento delle attività commerciali legate alle navi da crociera, gestite dal concessionario del terminal crocieristico, i pullman autorizzati, i taxi e le auto autorizzate adibite al noleggio con conducente, i mezzi di servizio del concessionario del terminal passeggeri (compreso mezzi adibiti al servizio di security ausiliaria). Dai varchi portuali presidiati (Colapesce e Peloro) l'ingresso è permesso ai mezzi di servizio e privati autorizzati, appartenenti alle Forze dell'Ordine, alla Capitaneria di Porto, all'Autorità Portuale, ad eventuali mezzi di soccorso, di servizio dei piloti dello Stretto, degli ormeggiatori e dei rimorchiatori ed a quelli di mezzi di servizio della Società KSM. In queste giornate i mezzi privati muniti di idonea autorizzazione possono accedere dal varco Peloro e sostare negli appositi stalli portuali.

O Porto

Navi da crociera: vietato il varco di Colapesce

OOO Per esigenze di security portuale, legate alla presenza in porto di navi da crociera, non sarà consentito l'accesso dei veicoli privati, anche autorizzati, dal varco Cola pesce del porto di Messina nelle giornate 3, 5, 6, 9, 10, 13, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28 e 29 settembre. Possono accedere, per l'espletamento delle attività commerciali legate alle navi da crociera, i pullman autorizzati, i taxi e le auto autorizzate. (*ACAF*)

L'elicottero dall'alto controlla le imbarcazioni

Giorno 4 - 26 agosto 2016 La sicurezza della flotta marinaresca italiana nel Canale di Sicilia viene garantita con la missione «Mare sicuro» grazie al dispositivo aeronavale della Marina militare voluto dal governo.

Imbarcazioni italiane e straniere sono controllate anche dall'alto con l'ausilio di un elicottero in dotazione alla nave Comandante Cigala Fulgosi.

Tiratori scelti della brigata San Marco sono pronti a intervenire in caso di necessità.

FABRIZIO VILLA

Code al porto di Palermo, monta la protesta. A Messina due ore di attesa agli imbarchi

Sulla carreggiata a monte la coda di auto è arrivata fino in via Monte Pellegrino e via Duca della Verdura, mentre nella carreggiata lato mare l'ingorgo si è creato per le auto ferme in attesa di entrare in porto che ostruivano la circolazione in direzione monte Pellegrino

Ore 8 di questa mattina in via Francesco Crispi, a Palermo: è paralisi del traffico per le lunghe code dei vacanzieri che si imbarcano sui traghetti per Napoli e Tunisi. Più di un migliaio di mezzi fra auto e tir incolonnati in attesa di passare i controlli all'entrata del porto, aumentati le scorse settimane su disposizione del ministero dell'Interno, per il rischio terrorismo. Se la sera il serpentone di auto, camper e mezzi pesanti si snoda sulla carreggiata lato mare arrivando fino all'altezza di Porta Felice, questa mattina ad andare in tilt è stato il tratto vicino al varco Santa Lucia del porto, il primo per chi viene da via Ucciardone. Sulla carreggiata a monte la coda di auto è arrivata fino in via Monte Pellegrino e via Duca della Verdura, mentre nella carreggiata lato mare l'ingorgo si è creato per le auto ferme in attesa di entrare in porto che ostruivano la circolazione in direzione monte Pellegrino. A complicare la situazione è stata anche l'assenza della pattuglia della polizia municipale che blocca la svolta a sinistra al varco Santa Lucia per chi proviene da via Ucciardone. Un accorgimento che la sera impedisce la paralisi in quel punto di via Crispi, spostando però il problema in piazza XIII Vittime. Palermo, controlli antiterrorismo al porto: ancora caos su Via Crispi.

Palermo: lunghe code e traffico in tilt al porto, Confcommercio 'insostenibile'

Palermo, 27 ago. (AdnKronos) - Lunghe code soprattutto nel pomeriggio, traffico in tilt in pieno agosto e, con la fine delle ferie, il rischio di un vero e proprio tracollo per l'ingresso al porto di Palermo, in via Francesco Crispi. Per questa ragione, la presidente di Confcommercio, Patrizia Di Dio, ha inviato una lettera al sindaco Leoluca Orlando, all'assessore comunale alla Mobilità Giusto Catania, e al presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Cannatella per chiedere un "incontro urgente" in modo da verificare una situazione che "rischia di diventare più grave nei prossimi giorni". "Non comprendiamo come si sia venuta a creare in questi giorni una situazione insostenibile e come nessuno abbia pensato di prevenirla per tempo" scrive Patrizia Di Dio, sottolineando che "le difficoltà di accesso al porto si ripercuotono lungo tutta la via Francesco Crispi, mandando in tilt una parte importante di città". "Anche i turisti più soddisfatti della loro vacanza - prosegue la presidente di Confcommercio Palermo - lasciano la Sicilia con un brutto ricordo per lo stress dovuto alle lunghe ore di coda, mentre Palermo offre una immagine di disorganizzazione inaccettabile". Uno scenario a cui si aggiungono "le ulteriori preoccupazioni per le limitazioni al traffico veicolare previste lungo via Crispi legate ai nuovi cantieri di lavoro per la realizzazione dell'anello ferroviario sotterraneo. Pertanto alla luce delle problematiche indicate - conclude nella lettera Patrizia Di Dio -, Confcommercio Palermo chiede un incontro urgente per verificare soluzioni a questi gravi disagi".

Code per gli imbarchi in via Crispi incubo per visitatori e cittadini

FRANCESCO PATANÉ Il controesodo dell'estate 2016 ha provocato e provocherà lunghe code agli imbarchi del porto. Ai normali controlli si aggiungono quelli dell'antiterrorismo, per lo stato di allerta diramato dal Viminale, allungando così attese e file di auto pronte all'imbarco. L'impatto sulla circolazione nella zona è stato devastante. Tutto bloccato. E fino a metà settembre non si attenuerà l'emergenza traffico in via Francesco Crispi.

Il controesodo dei vacanzieri che hanno scelto l'automobile per trascorrere le ferie in Sicilia secondo l'Autorità portuale si esaurirà soltanto dopo il fine settimana dal 9 all'11 settembre. Continueranno dunque le interminabili code serali che arrivano fino all'altezza di Porta Felice nei giorni in cui dai moli del porto di Palermo partono ben cinque traghetti nell'arco di tre ore. Colonne di centinaia di auto e camion in attesa per ore di salire sulle navi dirette a Napoli, Genova, Salerno, Civitavecchia e Livorno.

Ma è dal 5 settembre in poi che si rischia l'assoluta paralisi della circolazione a causa dell'apertura dello "stralcio" di cantiere dell'Anello ferroviario nel tratto di via Crispi proprio davanti al porto. I lavori dureranno mesi e dimezzeranno la sede stradale lasciando aperta al traffico solo una corsia per senso di marcia. «Se la corsia in direzione Ucciardone viene occupata dalle auto in coda per imbarcarsi non ci sarà più spazio per il normale transito», commentano dal comando della polizia municipale.

Secondo le stime dell'Autorità portuale nel mese di agosto c'è stato un aumento del 10 per cento del numero di passeggeri dei traghetti rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Nei prossimi quindici giorni, si stima, varcheranno i cancelli del porto di Palermo 90 mila passeggeri a bordo di 30 mila veicoli fra auto e mezzi pesanti. Palermo e la Sicilia quest'estate sono state invase dai visitatori. Basti pensare che da venerdì a questa sera i traghetti previsti sono 15 con a bordo seimila veicoli e 21 mila passeggeri.

L'Autorità portuale, Confcommercio e il comando della polizia municipale hanno già lanciato "l'allarme traffico", proponendo al Comune di far slittare la chiusura per il cantiere in via Crispi di una decina di giorni. Nei giorni scorsi sul tavolo del vice sindaco Emilio Arcuri è arrivata una lettera del presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Cannatella, che chiedeva appunto un rinvio. Ma sull'ipotesi l'amministrazione di Palazzo delle Aquile fino ad ora è stata irremovibile. «Un rinvio del cantiere ci

- segue

esporrebbe ad un' ulteriore richiesta di penale che la Tecnis, la ditta incaricata dei lavori, ci presenterebbe - ha ribadito Arcuri - L' **Autorità portuale** deve trovare una soluzione, non può essere sempre il Comune a risolvere i problemi. Ad esempio può effettuare all' interno del porto le operazioni di primo filtraggio di veicoli e passeggeri».

L' innalzamento del livello dei controlli antiterrorismo, infatti, ha allungato i tempi di entrata in porto proprio perché il Viminale ha imposto la verifica di titoli di viaggio e documenti d' identità a tutti i passeggeri già all' ingresso della zona **portuale** oltre che sotto bordo delle navi. «Questa procedura ci è stata richiesta dalla prefettura - sottolinea **Vincenzo Cannatella** - Non ci è consentito farla all' interno del porto per questioni di sicurezza. E anche se potessimo controllare le auto in una zona interna al porto, l' unica adatta è occupata da mesi proprio da un pezzo del cantiere dell' Anello ferroviario. Una situazione che il Comune conosce molto bene e che il porto sta subendo esattamente come le altre zone invase dalle transenne».

Ieri mattina alle 8 è andato in scena un anticipo di ciò che rischia di verificarsi nella prima metà di settembre con la circolazione in tilt attorno al varco Santa Lucia, quello interessato dal cantiere il 5 settembre. Sulla carreggiata a monte la coda di auto è arrivata fino all' incrocio fra via Montepellegrino e via Duca della Verdura, anche nella carreggiata lato mare l' ingorgo si è creato per le auto ferme in attesa di entrare in porto.

Le code quotidiane in via Crispi hanno spinto anche la presidente di Confcommercio, Patrizia Di Dio, a inviare una lettera al sindaco Leoluca Orlando per chiedere un «incontro urgente per scongiurare ulteriori disagi in vista della ripresa a pieno regime delle attività dopo le ferie ». Sottolinea Patrizia Di Dio: «Non comprendiamo come si sia venuta a creare in questi giorni una situazione insostenibile e come nessuno abbia pensato di prevenirla per tempo.

Le difficoltà di accesso al porto si ripercuotono lungo tutta via Crispi, mandando in tilt l' ultima arteria di attraversamento della città rimasta aperta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Dal 5 settembre si rischia la paralisi per l' apertuna di uno dei cantieri dell' Anello ferroviario proprio davanti al porto I **CONTROLLI** Controlli prima di entrare al porto dei passeggeri e delle auto pronte a imbarcarsi.

Traffico in tilt per accedere al porto

Di Dio: «Situazione inaccettabile»

OOO Lunghe code e traffico in tilt: la scena, ormai da giorni, è sempre la stessa in via Francesco Crispi e nelle strade vicine che permettono l'accesso al porto, dove sono state elevate le misure di sicurezza e i relativi controlli all'ingresso dell'area portuale. Sulla vicenda è intervenuta la presidente di Confcommercio Palermo, Patrizia Di Dio, che ha inviato una lettera al comune e all'Autorità portuale per chiedere un incontro urgente in modo da «verificare una situazione che rischia di diventare più grave nei prossimi giorni». «Non comprendiamo come si sia venuta a creare in questi giorni una situazione insostenibile e come nessuno abbia pensato di prevenirla per tempo - scrive Patrizia Di Dio - anche i turisti più soddisfatti della loro vacanza lasciano la Sicilia con un brutto ricordo e Palermo offre una immagine di disorganizzazione inaccettabile. A questo scenario, si aggiungono le ulteriori preoccupazioni per le limitazioni al traffico veicolare previste lungo via Crispi per i nuovi cantieri di lavoro».

L'analisi sui finanziamenti

Il porto di Augusta rischia di perdere 19 milioni di euro

Fondi che servono per realizzare i piazzali nell'area commerciale

Sebastiano Salemi AUGUSTA Nel corso di una conferenza stampa, convocata a seguito delle indiscrezioni sulla possibile perdita dei finanziamenti per il porto commerciale di Augusta, il presidente della commissione Bilancio e Programmazione all'Ars, Vincenzo Vinciullo, ha inteso fugare alcuni timori: «Nessuno può chiedere indietro soldi che sono già stati utilizzati». Il suo obiettivo è «ricevere chiarimenti sulle condizioni dei finanziamenti che riguardano il porto commerciale di Augusta e smentire coloro che stanno insinuando il dubbio sulla possibilità che questi finanziamenti possano essere cancellati».

Poi, il parlamentare regionale è entrato nello specifico della tematica: «La scheda "Grandi progetti finanziati per il porto di Augusta" ammonta complessivamente a 145 milioni di euro».

In merito alle certezze, ha spiegato che il primo intervento riguarda un terminal attrezzato per i traffici containerizzati, per il quale (primo e secondo stralcio) l'importo generale dei lavori ammonta a 74,85 milioni di euro, «quasi del tutto eseguiti»: «Quindi tale somma nessuno la può mettere in discussione». Mentre il terzo stralcio riguarda

una somma pari a 38,5 milioni di euro, operazione finanziata con fondi propri dell'Autorità portuale, «per cui anche questi soldi non sono oggetto di discussione». Quindi i dubbi riguarderebbero il quarto stralcio, inerente la realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel porto commerciale di Augusta (28,3 milioni), ripartiti in 18,3 milioni di euro per il primo anno e 10 per il secondo anno. «Di questi, 9 milioni», ha sottolineato Vinciullo, «sono fondi propri; al massimo il rischio è relativo a 19 milioni di euro»: «È necessario aprire un aspro tavolo di confronto con il governo nazionale, a cui chiederemo come mai non ci ha fatto realizzare questi piazzali. Del resto, se non vengono costruiti questi piazzali quando arrivano le merci da scaricare, container compresi, dove verranno sistemati?» 4.

SEBASTIANO SALEMI

O Porticello

Domani pulizia dei fondali del porto

OOO Il porto di Porticello si rifà il trucco. Per l'occasione sono stati mobilitate decine di volontari che per domani hanno organizzato una pulizia della struttura ma anche e soprattutto del fondale. L'iniziativa è partita da Facebook con la pagina «Help Piano Stenditore» promossa da Maria Grazia Zizzo e Yole Crivello. Entrambe hanno coinvolto altri volontari e sarà la prima di quattro domeniche dedicate a questo scopo. Anche il comune sta dando un contributo per l'acquisto del materiale necessario.

Il gruppo ha ottenuto le autorizzazioni del Comune e della Capitaneria e ha coinvolto anche sub e i diving del luogo. «Avremo barche che ci aiuteranno per le pulizie -spiega Zizzo- utilizzeranno coppi e reti. Poi ci saranno anche motopescherecci che pomperanno acqua salata sulle banchine per pulirle e avremo l'aiuto di barchette turistiche. Inoltre dal fondale saranno tirati fuori bici, moto, carrelli della spesa, bidoni spazzatura, eternit e copertoni di auto». (*MAG*)

La "Carnival Vista" si avvicina troppo ai moli "Marina del Nettuno": sulla dinamica indagano le Capitanerie di Messina e Napoli

Porticciolo danneggiato da nave da crociera

Collisione evitata ma il moto ondoso distrugge due pontili e affonda la pilotina degli ormeggiatori

Alessandro Tumino Un incidente grave, drammatico, per le enormi dimensioni del "mezzo" coinvolto: la nave da crociera "Carnival Vista" le cui manovre eseguite da distanza troppo ravvicinata hanno gravemente danneggiato ieri pomeriggio due pontili in cemento armato del porticciolo Marina del Nettuno, affondato la pilotina degli ormeggiatori del porto, capovolto l'imbarcazione a motore di un diportista e causato ulteriori danni ad altre barche ormeggiate.

L'incidente avrebbe potuto avere conseguenze molto più devastanti. Per cause in corso di ricostruzione, la poppa della nave Carnival è giunta troppo vicina ai pontili esterni del porticciolo della Passeggiata, e solo una tardiva manovra correttiva, la potente accelerazione dei motori dell'ammiraglia con la prua rivolta a Villa, ha evitato un impatto diretto tra l'enorme scafo (da 130.000 tonnellate) e le piccole strutture, sia pure di cemento armato, dell'approdo.

Vengono i brividi a pensare a quel che sarebbe potuto accadere, in caso di collisione con le strutture e i natanti ospitati nel porticciolo: soprattutto a chi per caso si trovasse a bordo della sua barca.

Sullo sconcertante episodio, che riapre con forza il problema della sicurezza nell'area del porto di Messina e in generale dello Stretto, è in corso una serrata indagine della sezione tecnica della Capitaneria di Messina che probabilmente fornirà le sue risultanze alla Capitaneria di Napoli. Ovvero alla Guardia costiera competente del porto verso cui la nave Carnival ha poi fatto rolla: ciò in quanto, ai sensi del codice della navigazione, era ormai "disormeggiata" dal porto di provenienza. Ma vediamo di ricostruire, in modo sommario, la dinamica di questa collisione sfiorata tra una nave e il "Marina del Nettuno".

Non una novità, purtroppo, visto che un decennio fa toccò addirittura al traghetto "Budelli" delle FS, ma del tutto senza precedenti per quanto riguarda le navi da crociera.

Erano da poco trascorse le 17 di un pomeriggio di sole e festa - lungo le acque vicine del Ringo cresceva l'affluenza per l'atteso Palo a mare - quando diversi passanti hanno notato l'anomala

- segue

vicinanza della poppa della "Carnival Vista" con i pontili più esterni del "Marina del Nettuno" dov' erano ormeggiate una serie di imbarcazioni medio -piccole. Nonvi è stato neanche il tempo di lanciare l' allarme. Quei testimoni hanno infatti notato che il comandante della nave faceva imprimere un' accelerazione verso lo Stretto, per modificare rapidamente quella posizione ravvicinata che prima, per cause su cui s' indaga, aveva assunto. Il tentativo è riuscito, ma solo entro certi limiti perché se un devastante impatto è stato evitato, non così è stato per le conseguenze innescate dalla potenza che sarebbe stata impressa ai motori a ridotta distanza dalla costa.

Una violentissima corrente, ovvero un micidiale moto on doso ha quasi spaccato in due un pontile galleggiante di cemento armato, e lesionato i punti di fissaggio di un secondo pontile, tranciando i cavi rafforzati, detti ad alta tenacità e denominati "Daynema". Lo stesso movimento delle acque ha affondato la pilotina degli ormeggiatori lunga quasi 8 metri, di cui è riemorsa solo la punta della prua, e capovolto un' imbarcazione privata. La nave, con migliaia di crocieristi a bordo ha potuto e dovuto proseguire la sua **navigazione** ma tutti gli elementi utili sono stati acquisiti.

La Capitaneria di Messina, guidata dal comandante Rosario Laganà, farà oggi il punto assieme a quella di Napoli. Secondo una prima stima privata, intanto, i danni arrecati alle strutture del porticciolo Marina del Nettuno potrebbero essere superiori ai 200.000 euro.

ALESSANDRO TUMINO

UN ALTRO NODO PER LA NUOVA VIA DELLA SETA

Cosco vuole il terzo terminal di Algeciras

Andrebbe ad aggiungersi a quelli recentemente acquisiti a Rotterdam e nel Pireo

La cinese Cosco è interessata alla concessione del terzo terminal container di Algeciras. Quest'anno Cosco ha già ottenuto il porto del Pireo dal governo greco e una partecipazione del 33 per cento nel terminal Eurohub di Rotterdam a Rotterdam. La strategia cinese di estensione della Nuova Via della seta potrebbe quindi arricchirsi di un nuovo importante nodo.

La notizia dell'interessamento di Cosco arriva dal sito cinese China Daily, che cita una fonte vicina alla società cinese. A presentare la richiesta di concessione sarà Cosco Shipping Ports (ex Cosco Pacific), ramo terminalistico del nuovo colosso China Cosco, nato dalla fusione di Cosco e China Shipping.

Algeciras è uno dei più importanti porti spagnoli per il traffico container di transhipment e per i petroli petroli. Nel 2015 ha movimentato 4,5 milioni di teu, sorpassando il primo terminal spagnolo per container dopo qualche anno di predominio da parte di Valencia. Nel primo semestre del 2016 ha movimentato 2,3 milioni di teu con una crescita del 13 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il bando per la concessione per il terzo terminal container è stato pubblicato lo scorso primo agosto. Il bando riguarda un terminal con una concessione della durata di 30 anni, che dovrà essere interamente automatizzato e avrà una parte dedicata a uso pubblico. L'area occupa 30,5 ettari (37 ettari se si comprende anche l'area pubblica) nella zona meridionale di Isla Verde. L'edificio è collegato al terminal marittimo verso il mare, ha una banchina di 600 metri e si è un'infra-



La baia del porto di Algeciras

struttura per agganciare altri 130, per un totale di 810 metri, con un fondale di 18,5 metri, spazi utili per accogliere contemporaneamente due navi di 20 mila teu. Il termine per presentare le offerte è il prossimo

30 novembre.

Cosco Shipping Ports è la controllata di China Cosco che si occupa di gestione dei terminal. In Mediterraneo ha recentemente acquisito il 67 per cento

del Pireo dove era già presente come terminalista, per un costo di 348 milioni di dollari, un'operazione chiusa ufficialmente al principio di agosto. Il terminal è in fase di completamento e all'operazione era stato ac-

cordato ad aprile scorso dalla Agenzia greca per le privatizzazioni. Cosco (China Ocean Shipping Company) con sede a Hong Kong, è stato il solo candidato in lizza per la concessione - che è fissata fino al 2052 - e con il controllo del Pireo acquisito anche il trasporto passeggeri verso le isole greche. Il gruppo cinese intende trasformare il Pireo nel maggiore centro di transito dell'Europa meridionale e farne «un ponte fra l'Asia e l'Europa». Cosco Shipping Ports inoltre diventerà lo scorso maggio azionista di maggioranza relativa del terminal Eurohub, posto al confine fra le aree Meuse lake e Vliet lake 2, a Rotterdam. Nota prima della fusione fra Cosco e Cosco come Cosco Pacific, ha risentito quest'anno del calo di traffico del porto cinese e nel primo semestre del 2016 ha registrato un calo dell'utile a 172 milioni di dollari (-3,1 per cento rispetto all'utile dello stesso periodo dell'anno precedente). Nei primi sei mesi di quest'anno il traffico del terminal del gruppo è cresciuto del 3,3 per cento (46 milioni di teu contro i 44,3 milioni della prima metà del 2015).

La Cina sta puntando avanti un'importante programma di investimenti per il sviluppo collegamenti fra Far East e Europa in quella che è stata definita la nuova via della seta. Oltre allo sviluppo di nuovi porti, si stanno realizzando infrastrutture ferroviarie anche nei paesi dell'Asia orientale. Recentemente la Cina è entrata nella convenzione Tti, che permette ai camion di passare le frontiere senza essere controllati fino all'ingresso nel paese di destinazione finale.

Alberto Ghisla



Cosco vuole il terzo terminal di Algeciras

Genova - A presentare la richiesta di concessione sarà Cosco Shipping Ports (ex Cosco Pacific), ramo terminalistico del nuovo colosso China Cosco, nato dalla fusione di Cosco e China Shipping.

Genova - **La cinese Cosco è interessata alla concessione del terzo terminal container di Algeciras.** Quest'anno Cosco ha già ottenuto il porto del Pireo dal governo greco e una partecipazione del 35 per cento nel terminal Euro-max di Hutchison a Rotterdam. La strategia cinese di estensione della Nuova via della seta potrebbe quindi arricchirsi di un nuovo importante avamposto. La notizia dell'interessamento di Cosco arriva dal sito cinese Caixin, che cita una fonte vicina alla società cinese. **A presentare la richiesta di concessione sarà Cosco Shipping Ports (ex Cosco Pacific), ramo terminalistico del nuovo colosso China Cosco, nato dalla fusione di Cosco e China Shipping.** Algeciras è uno dei più importanti porti spagnoli per il traffico container di transhipment e per i prodotti petroliferi. Nel 2015 ha movimentato 4,5 milioni di teu, tornando il primo terminal spagnolo per contenitori dopo qualche anno di predominio da parte di Valencia. Nel primo semestre del 2016 ha movimentato 2,3 milioni di teu, con una crescita del 13 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il bando per inviare offerte per il terzo terminal container è stato pubblicato lo scorso primo agosto. Il bando riguarda un terminal con una concessione della durata di 50 anni, che dovrà essere altamente automatizzato e avrà una parte dedicata e una pubblica.

- segue

L'area occupa 30,5 ettari (37 ettari se si comprende anche l'area pubblica) nella zona meridionale di Isla Verde Exterior, è collegata al terminal merci ferroviario dello scalo, ha una banchina di 680 metri a cui se ne potranno aggiungere altri 130, per un totale di 810 metri, con un fondale di 18,5 metri, spazi utili per accogliere contemporaneamente due navi da 20 mila teu. Il termine per presentare le offerte è il prossimo 30 novembre. Cosco Shipping Ports è la controllata di China Cosco che si occupa di gestione dei terminal. In Mediterraneo ha recentemente acquistato il 67 per cento dell'Autorità portuale del Pireo, dove era già presente come terminalista, per un costo di 368 milioni di dollari, un'operazione chiusa ufficialmente al principio di agosto. Il semaforo verde all'operazione era stato accordato ad aprile scorso dalla Agenzia greca per le privatizzazioni. Cosco (China Ocean Shipping Company), con sede a Hong Kong, è stato il solo candidato in lizza per la concessione - che è fissata fino al 2052 - e con il controllo del Pireo acquisirà anche il trasporto passeggeri verso le isole greche.

Il gruppo cinese intende trasformare il Pireo nel maggiore centro di transito dell'Europa sudorientale e farne «un ponte fra l'Asia e l'Europa». Cosco Shipping Ports inoltre è diventato lo scorso maggio azionista di maggioranza relativa del terminal Euromax, posto al confine fra le aree Maasvlakte e Maasvlakte 2, a Rotterdam. Nota prima della fusione fra CscI e Cosco come Cosco Pacific, ha risentito quest'anno del calo di traffico dei porti cinesi e nel primo semestre del 2016 ha registrato un calo dell'utile a 172 milioni di dollari (-8,1 per cento rispetto all'utile dello stesso periodo dell'anno precedente). Nei primi sei mesi di quest'anno il traffico dei terminal del gruppo è cresciuto del 3,5 per cento: 46 milioni di teu contro i 44,5 milioni della prima metà del 2015. **La Cina sta portando avanti un imponente programma di investimenti per sviluppare collegamenti fra Far East e Europa in quella che è stata definita la nuova via della seta.** Oltre allo sviluppo di nodi portuali, si stanno realizzando infrastrutture ferroviarie attraverso i paesi dell'Asia centrale. Recentemente la Cina è entrata nella convenzione Tir, che permette ai camion di passare le frontiere senza essere controllati fino all'ingresso nel paese di destinazione finale.