

## Primo piano:

- **Riforma dei porti (Il Secolo XIX)**
- **Bando Presidenti (The Medi Telegraph)**

## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Trieste, ultimo no all'impianto mai nato..."**(Il Sole 24 Ore)

### Genova:

**"...Grandi navi a Marsiglia tutti gli errori di Genova..."** (La Repubblica GE)

**"...Ansaldo Energia, intesa per l'uso della banchina Ilva..."**

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Ansa)

**"...Le concessioni del comitato "fantasma"..."** (The Medi Telegraph)

**"...Pesatura Container, scatta la seconda fase..."** (Ferpress)

### La Spezia:

**"...Intesa all Spezia, revocato lo sciopero..."**

(The Medi telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Nautilus)

### Livorno:

**"...Port security: ecco la task force..."** (La Nazione LI)

**"...Scambio di moli con Scotto per salvare Lucarelli..."**

(Il Tirreno, La Nazione, L'Informatore Navale, Stadio24.com)

**"...Concessione fino al 2029 per Lorenzini..."** (Il Tirreno, Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima, the Medi Telegraph, L'Informatore Navale,)

**"...L'Authotiry risponde ad Asemar, gli accosti 15 C e D: "Sono e rimangono pubblici"..."** (L'Informatore Navale)

**"...Sono passati 11 anni dal mio infortunio sul lavoro..."** (quillivorno.it)

### Ancona:

**"...Porto e salvaguardia in acqua, protocollo d'intesa tra Croce Rossa e Guardia Costiera..."** (Ancona Today)

### Civitavecchia:

**"...traffici in crescita nel semestre..."**

(The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Il Nautilus, Ferpress)

**"...Ugl Porti: "Tutelare l'occupazione e lo sviluppo nella continuità..."**

(Civonline)

### Napoli:

**"...Sicurezza in mare? Addio con la Legge Madia..."** (L'Informatore Navale)



**Taranto:**

**"...Bollorè a Taranto, attesa per l'offerta..."** (L'Avvisatore Marittimo)

**Gioia Tauro:**

**"...Porto, evitare gli errori del passato Zes fondamentale per lo sviluppo ..."** (Gazzetta del Sud)

**Messina:**

**"...Caronte&Tourist, shipping bond da 28 milioni..."** (Centonove)

**"...La Feria d'agosto riapre le porte..."** (Gazzetta del Sud)

**Notizie da altri porti italiani**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Il Messaggero Marittimo**

**Informare**

**Lloyd's List**

IL MINISTERO: GLI ORGANI DELLE AUTORITÀ PORTUALI ASSORBONO 330 MILA EURO L'ANNO

# Riforma porti, 2 milioni di risparmi

La riduzione delle [redacted] e dei presidenti taglia i costi: da 7 a 5 milioni di euro

### IL CASO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Non solo non costerà niente, ma addirittura farà risparmiare le casse delle [redacted]

Lo scrive il ministero dei Trasporti nella relazione tecnica finanziaria allegata al decreto di riforma dei porti. Il documento sottolinea come la riorganizzazione della governance degli scali varata dal consiglio dei ministri, superi il test dell'"invarianza dei costi", non apportando ulteriori oneri per le casse dello Stato. Non solo: il Mit è convinto di risparmiare 2,3 milioni di euro all'anno dal-

la riduzione del numero degli enti e dei componenti: «Considerato le uscite per gli organi delle Autorità portuali nel

2013 erano pari a 7.284.822 euro, la riduzione degli organi da 97 a 60 comporterà una nuova spesa complessiva pari a 4.950.000 euro». La differenza è quanto risparmiarono le casse delle nuove Autorità di sistema portuale e il calcolo matematico dice che «il risparmio dovrebbe essere quantificabile in circa 2.330.000 euro». La riforma ha ridotto del 37,5% il numero degli enti che governano il porto, perché le Autorità portuali sono passate da 24 a 15, mentre la spesa prevista cala del 32%. Non ci saranno risparmi sul personale delle [redacted] (almeno nella relazione non sono previsti tagli), ma la riduzione forte dei costi avviene con l'eliminazione degli stipendi dei sette presidenti e degli altrettanti segretari generali che non ci saranno più dopo gli accorpamenti tra porti. Oggi gli "organi" di governo delle Authority sono 96 (più un

commissario a Manfredonia), come riporta la tabella del ministero. Con la nuova riforma si passerà a 60 membri: il comitato portuale sarà sostituito dal comitato di gestione che saranno in numero certamente minore rispetto a quello attuale. Il ministero calcola che nel 2013 una [redacted] di prima fascia avesse un costo annuale di 330 mila euro e su questo valore ha basato i calcoli. La partecipazione all'organismo di partenariato è a carico degli enti o aziende di appartenenza dei membri e dunque non costeranno nulla. Mentre per il tavolo di coordinamento lo stipendio dell'esperto che avrà il compito di presiedere la cabina di regia dei porti, sarà a carico della Struttura di missione oggi presieduta da Ennio Cascetta. E su quel posto di regista c'è il nome di Luigi Merlo, consulente di Delrio ed ex presidente del porto di Genova.



Palazzo San Giorgio, sede [redacted] di Genova

# The Medi Telegraph

---

## Porti, via al bando per trovare i 15 presidenti

Genova - C'è tempo sino al 4 settembre. Ora i candidati potranno inviare l'um al Ministero.



Genova - **«Inizia oggi, con la pubblicazione dello specifico avviso, la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico dei Presidenti delle 15 Autorità di Sistema Portuale.** L'avviso richiama il decreto legislativo su "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, approvato il 28 luglio 2016 da parte del Consiglio dei Ministri". Inizia così il comunicato del ministero che annuncia la pubblicazione della manifestazione di interesse per i candidati alla presidenza dei porti italiani. **«La call è stata voluta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, per raccogliere profili qualificati.** Il Ministro infatti, come prevede il decreto, designerà i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. Il ruolo, i compiti e le caratteristiche dei Presidenti delle nuove Autorità di Sistema portuale sono descritti nel decreto, in cui si legge, tra l'altro, che il Presidente viene "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale."» Le caratteristiche sono dunque quelle richieste dalla legge e il termine ultimo per presentare la domanda è il 4 settembre. **«Il Ministero intende procedere, quindi, all'acquisizione di manifestazioni di interesse "per ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo".** La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, nonché per quali Autorità di sistema portuale ci si propone. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro le ore 24 del 4 settembre 2016, alla Segreteria del Gabinetto del Ministro». «L'avviso non ha natura concorsuale. Le manifestazioni di interesse ricevute costituiranno una banca dati a disposizione del Ministro».

- segue

M INF.GABINETTO.REGISTRO UFFICIALE.V 0030381.03-08-2016



**Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale  
Raccolta di manifestazioni di interesse**

In data 28 luglio 2016 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il decreto legislativo recante la “riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84” in attuazione dell’articolo 8, comma 1, della legge 7 agosto 2015, n. 124.

Il decreto legislativo prevede che il Presidente di ciascuna delle nuove Autorità di sistema portuale sia nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d’intesa con il Presidente della Regione o i Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari.

Secondo quanto previsto dalla norma, “il Presidente è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell’Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell’economia dei trasporti e portuale.”

In relazione a ciò il Ministero intende procedere all’acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che fossero interessati a ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo suddetto.

Gli interessati possono presentare la manifestazione di interesse inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell’economia dei trasporti e portuale, nonché per quali Autorità di sistema portuale intendano presentare la propria manifestazione di interesse. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro le ore 24 del 4 settembre 2016, al seguente indirizzo [segr.capogabinetto@mit.gov.it](mailto:segr.capogabinetto@mit.gov.it)

**- segue**

---



Si precisa che il presente avviso non ha natura concorsuale, ma è pubblicato al solo fine di raccogliere le eventuali manifestazioni di interesse. Pertanto non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum.

I curricula verranno trattati nel rispetto di quanto disposto dal decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

IL CAPO DI GABINETTO  
(Dott. Mauro BONARETTI)

Rigassificatori/2. Dodici anni di iter per il progetto della spagnola Gas Natural

## Trieste, ultimo no all' impianto mai nato

Trieste L' ultimo no è arrivato solo una manciata di giorni fa, con la «assoluta contrarietà alla realizzazione di un impianto Gnl nel Porto di Trieste, in località Zaule» della mozione approvata all' unanimità dal Consiglio provinciale. Un testo trasmesso a presidente del consiglio dei ministri, ministeri competenti, alla Regione Fvg, **Autorità portuale** di Trieste e Comuni comunque interessati, oltre che al ministero dell' Ambiente della Slovenia.

Tutti soggetti che, in tempi e modi diversi, si sono pronunciati contro il progetto della multinazionale spagnola Gas Natural che - era il 1° luglio del 2004 - aveva presentato istanza di avvio del procedimento **autorizzativo** per un terminale on-shore della capacità di 8 miliardi di metri cubi all' anno da realizzare nella zona **portuale** di Zaule con un investimento - ma la cifra non è stata aggiornata - a capitale privato superiore ai 500 milioni di euro.

Caratteristiche dell' impianto, tappe della vicenda e perfino il progetto definitivo: tutto raccolto e descritto in un sito dedicato al rigassificatore di Trieste, mai nato: «Il progetto ha completato il proprio iter **autorizzativo** a livello nazionale con la conclusione del procedimento di Valutazione di impatto ambientale nel 2009 e, attualmente, si trova nell' ultima fase del procedimento **autorizzativo** previsto per il rilascio dell' **Autorizzazione** unica da parte delle autorità e degli enti competenti. Si prevede che, dopo aver ottenuto i permessi necessari, l' impianto possa essere operativo dopo un periodo di costruzione di circa tre anni», si può ancora leggere nelle pagine online, che sono aggiornate fino al 2012.

Poi sono venute - a gennaio 2013 - la bocciatura da parte dell' **Autorità portuale**, secondo la quale il piano era «incompatibile con lo scalo triestino, che registra traffici navali, movimentazione merci e passeggeri in continua crescita» e in seguito la sospensione (poi revoca) della Via del 2009.

Lo stesso governo ha fatto un passo indietro: al ministro dello Sviluppo economico Calenda la presidente della Regione Friuli VG (da cui, a inizio luglio, era partito un ulteriore ricorso al Tar per bloccare l' insediamento) - Debora Serracchiani aveva esposto tutte le ragioni del no. E l' opera non è più fra quelle considerate strategiche a livello nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LA STORIA

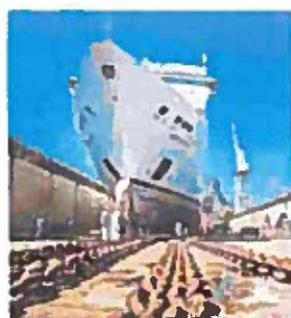
## Grandi navi a Marsiglia tutti gli errori di Genova

Venti anni fa l'addio al superbacino, da allora soltanto progetti bloccati

MASSIMO MINELLA

**E**RA diventato così famoso che pure il Gabibbo ora arrivato in porto per ricostruirne la sua folle storia. Quella del superbacino galleggiante di Genova era uno di quei paradossi all'italiana che un po' facevano sorridere e molto vergognare. Inutilizzato e inutilizzabile, costava solo di manutenzione mezzo miliardo di lire l'anno (erano gli anni Novanta). Così al primo presidente di Genova, [redacted] nel 1987 non restò che svenderlo per un milione di dollari a un imprenditore turco che, a proprie spese, mandò una squadra di operai a completarlo e se lo rimorchiò fino a Tuzla, di fronte a Istanbul, dove continua tranquillante a fare quello per cui era nato, ospitare cioè grandi navi da riparare. Liberato il porto dal superbacino, restava il problema di fondo, quello cioè di garantire alla Lanterna uno spazio adeguato in cui riparare le grandi navi.

SEGUE A PAGINA IV



Il settore industriale del porto

## Musso: "Errori a raffica sui moli ma la colpa non è solo politica"

### L'INTERVISTA

MASSIMO MINELLA

**S**AREBBE facile, dice Enrico Musso, adesso che non è più un politico ma è tornato un tecnico, sparare a zero contro gli amministratori, sia quelli cittadini che quelli portuali, per vent'anni di mancate scelte e mancata programmazione che hanno spinto San Giorgio del Porto e Costa Crociere, entrambi genovesi, ad alloarsi per potenziare a Marsiglia il business delle riparazioni e trasformazioni navali. «Ma non dimentichiamo che quelle persone sono in certi posti perché qualcuno le ha votate - spiega Musso, docente di Economia dei Trasporti all'ateneo genovese e uno dei massimi esperti di intermodalità e logistica - E fra queste anche molti esponenti di quei potentati economici che, alla fine, hanno sempre avuto interesse a conservare lo status quo per perpetrare le loro rendite di posizione». La sua, però, non vuol essere solo una chiave di lettura politica. A Musso, infatti, sta a cuore riflettere sulla notizia dell'accordo marsigliese.

**Come lo giudica?**

«Per Genova una brutta notizia, per le aziende coinvolte l'annuncio di un'operazione molto importante e se non sbaglia del tutto innovativa. Dipende dai punti di vista, quindi».

**In effetti una compagnia armatoriale che entra in una società che si occupa di riparazione e trasformazione navale non è molto comune...**

«A mio avviso è il vero salto di qualità. Siamo infatti di fronte a una integrazione verticale, con una compagnia che entra in un cantiere per investe-

re su un elemento infrastrutturale che non si sposta, quale appunto un bacino. Questo significa che Costa intende radicarsi a Marsiglia con questa attività legata alle sue navi da crociera. Prendiamone atto, certo sarebbe stato meglio che questo fosse avvenuto a Genova, ma come ben sappiamo non siamo attrezzati per navi passeggeri di queste dimensioni. C'è poi un altro aspetto da sottolineare».

**Quale sarebbe?**

«La scelta del porto. Io credo che nella valutazione, oltre ovviamente alla dotazione infrastrutturale messa in campo, abbia inciso anche il fatto che Marsiglia è uno degli home port di Costa, inserita cioè nel suo itinerario crocieristico. E quando si decide una sosta per manutenzione di una propria nave, anche il fatto di poter disporre subito di un porto, evitando giorni di navigazione, ha la sua importanza. Parliamo di navi sempre più grandi e quindi più costose, anche uno-due giorni possono incidere».

**E Genova?**

«Paga vent'anni di errori, da quando cioè si de-

cise di rinunciare al superbacino nonostante fos-

se già chiaro il trend del gigantismo navale. Questo finirà per incidere sui numeri dell'occupazione, perché questo settore a Genova sta lavorando, anche parecchio, ma non può arrivare a conquistare questa fascia di prodotto. E ciò in termini di occupazione diretta e di indotta avrà il suo peso, anche dal punto di vista crocieristico, perché farà crescere inevitabilmente l'appeal di Marsiglia come home port».

**Genova ha però, numeri significativi, su questo versante.**

«Certo, è molto competitiva come home port.

Come transito, invece, rischia di pagare la concorrenza di porti come Civitavecchia, ad esempio, che in una giornata offre Roma. Su quattro-cinquemila crocieristi quando sono disponibili a vedere San Lorenzo e via Garibaldi? Non a caso, molti se ne vanno all'Outlet o a Portofino».

**Ha parlato di vent'anni di errori. È sempre colpa dei politici?**

«Eh, sarebbe facile adesso per me che non sono più un politico, ma sono tornato solo un tecnico, scaricare tutte le colpe su di loro. E invece no, perché i politici sono lì perché qualcuno li ha messi. E allora allarghiamo il ragionamento».

**Facciamolo.**

«Chi in questa città ha favorito certe soluzioni politiche per avere dei benefici diretti? Quanti hanno perpetrato le loro piccole o grandi rendite di posizione. Io punterei il dito contro certi patti scellerati, contro chi, anche in porto, ha sempre visto con favore situazioni di scarsa concorrenza, che poi equivalgono a scarsa meritocrazia. Sono questi potentati locali ad avere responsabilità. Allora, più che prendersela con la classe politica, che pur ha le sue responsabilità, prendiamocela con la classe dirigente, con quegli imprenditori che hanno sempre approfittato dell'immobilismo di questa città».

**Un attacco al mondo dell'impresa, quindi?**

«Non voglio generalizzare, ci mancherebbe, ci sono tanti imprenditori che si sono battuti e si battono per lo sviluppo, ma altrettanti che sfruttano rendite di posizione o beneficiano dell'immobilismo».

## - segue



### IL SUPERBACIO

galleggiante nel porto  
dal suo arrivo al porto di  
Genova, trainato dai  
rimorchiatori. In alto  
una veduta del bacino  
numero 10 di Mariglia,  
gestito da San Giorgio  
del Porto e il più grande  
del Mediterraneo  
attualmente in esercizio.  
A destra Enrico Musso,  
docente di Economia  
dei Trasporti.



**"Per questa città non è affatto un bel segnale, ma credo che alla fine anche il mondo dell'imprenditoria dovrebbe farsi un esame di coscienza"**

# Porto, l'ultimo schiaffo a Marsiglia le grandi navi da riparare e trasformare

Dal superbacino alla "sesta vasca" fino alla struttura con la "cuffia": 20 anni di progetti sempre affondati

<SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

**I**l cinque bacini di carenaggio esistenti, infatti, avevano e hanno un limite dimensionale che non consente di servire grandi navi in riparazione e trasformazione. Da allora, da quell'addio al gigante trainato dai rimorchiatori non è semplicemente e successo più niente. Genova continua a riparare navi, il settore industriale ha addirittura battuto la concorrenza internazionale conquistando la demolizione di Costa Concordia, ma sul segmento delle grandi passeggeri continua a restare tagliato fuori. Così, non può non far riflettere l'annuncio di martedì firmato da due aziende genovesi, i cantieri San Giorgio del Porto e la Costa Crociera, che si sono alleate per sviluppare il business delle riparazioni e trasformazioni a Marsiglia, dove San Giorgio già gestisce tre bacini di

carenaggio. Costa debutta in questo settore e l'operazione garantisce un investimento iniziale di dieci milioni di euro. A dimostrazione, ancora una volta, che in fatto di conoscenza sono davvero in pochi quelli che possono competere con Genova in tema di economia del mare. Peccato che questo avvenga non qui, dove sarebbe logico avvenisse, ma in un porto francese. Sarebbe ingiusto tacere dei tentativi di tutti i presidenti **IL RACCONTO** che si sono succeduti a palazzo San Giorgio di realizzare una grande vasca in cui riparare appunto grandi navi. La realtà è che ogni tentativo è alla fine abortito. Non c'è riuscito Gallanti, ma nemmeno il suo successore, Giovanni Novi, che nel 2007 aveva incassato il via libera unanime dal comitato portuale alla costruzione di una sesta vasca in muratura, da realizzare al fianco delle cinque esistenti. Per quel progetto Novi si era addirittura assicurato

dal governo un finanziamento già pronto e spendibile di 56,8 milioni di euro. Niente da fare, progetto abortito e soldi tornati allo Stato e destinati altrove. E che dire che superbacino galleggiante con la "cuffia" lanciato nel 2010 da Luigi Merlo? Una struttura galleggiante che avrebbe riportato a Genova la riparazione delle grandi passeggeri, stoppata per gli attacchi a un progetto troppo "impattante". Per costruire la sesta vasca, Merlo aveva annunciato che avrebbe utilizzato i soldi derivanti dalla vendita della maggioranza del capitale dell'aeroporto "Cristoforo Colombo", che al 60 per cento è appunto capo a Palazzo San Giorgio. Ma alla fine nessuna delle due operazioni è stata conclusa. Nel frattempo, i nostri riparatori genovesi, che non sono certo degli sprovveduti ma i numeri uno del mercato, si sono giustamente dati da fare. Hanno continuato a garantire lavoro a Genova (i bacini di carenaggio girano a pieno ritmo), ma si sono guardati attorno, cogliendo al volo l'offerta del porto di Marsiglia che a San Giorgio e Mariotti (riuniti nella holding Gin) ha offerto tre bacini, grandi spazi e infrastrutture di primo livello. Sarebbe stato sciagurato rinunciare. Ora l'operazione sale di livello e aggancia Costa Crociera, che ha già spiegato che utilizzerà Marsiglia per la riparazione e la trasformazione della sua flotta. Non solo di quella esistente, ma ancor più di quella a venire, sette supernavi di nuova generazione (4 delle quali alimentate a Lng e quindi in grado di abbattere totalmente le emissioni). E lo stesso potranno fare altre navi del gruppo Carnival o di altre compagnie. Insomma, un business che in prospettiva vale ogni anno decine di milioni di euro. Che non faranno scalo a Genova.

(massimo minella)

www.repubblica.it

## Dal superbacino alla "sesta vasca" fino alla struttura con la "cuffia": 20 anni di progetti sempre affondati

**I** cinque bacini di carenaggio esistenti, infatti, avevano e hanno un limite dimensionale che non consente di servire grandi navi in riparazione e trasformazione. Da allora, da quell'addio al gigante trainato dai rimorchiatori non è semplicemente successo più niente. Genova continua a riparare navi, il settore industriale ha addirittura battuto la concorrenza internazionale conquistando la demolizione di Costa Concordia, ma sul segmento delle grandi passeggeri



continua a restare tagliato fuori. Così, non può non far riflettere l'annuncio di martedì firmato da due aziende genovesi, i cantieri San Giorgio del Porto e la Costa Crociera, che si sono alleate per sviluppare il business delle riparazioni e trasformazioni a Marsiglia, dove San Giorgio già gestisce tre bacini di carenaggio. Costa debutta in questo settore e l'operazione garantisce un investimento iniziale di dieci milioni di euro. A dimostrazione, ancora una volta, che in fatto di conoscenza sono davvero in pochi quelli che possono competere con Genova in tema di economia del mare. Peccato che questo avvenga non qui, dove sarebbe logico avvenisse, ma in un porto francese. Sarebbe ingiusto tacere dei tentativi di tutti i presidenti dell'authority che si sono succeduti a palazzo San Giorgio di realizzare una grande vasca in cui riparare appunto grandi navi. La realtà è che ogni tentativo è alla fine abortito. Non c'è riuscito Gallanti, ma nemmeno il suo successore, Giovanni Novi, che nel 2007 aveva incassato il via libera unanime dal comitato portuale alla costruzione di una sesta vasca in muratura, da realizzare al fianco delle cinque esistenti. Per quel progetto Novi si era addirittura assicurato

dal governo un finanziamento già pronto e spendibile di 56,8 milioni di euro. Niente da fare, progetto abortito e soldi tornati allo Stato e destinati altrove. E che dire che superbacino galleggiante con la "cuffia" lanciato nel 2010 da Luigi Merlo? Una struttura galleggiante che avrebbe riportato a Genova la riparazione delle grandi passeggeri, stoppata per gli attacchi a un progetto troppo "impattante". Per costruire la sesta vasca, Merlo aveva annunciato che avrebbe utilizzato i soldi derivanti dalla vendita della maggioranza del capitale dell'aeroporto "Cristoforo Colombo", che al 60 per cento fa appunto capo a Palazzo San Giorgio. Ma alla fine nessuna delle due operazioni è stata conclusa. Nel frattempo, i nostri riparatori genovesi, che non sono certo degli sprovveduti ma i numeri uno del mercato, si sono giustamente dati da fare. Hanno continuato a garantire lavoro a Genova (i bacini di carenaggio girano a pieno ritmo), ma si sono guardati attorno, cogliendo al volo l'offerta del porto di Marsiglia che a San Giorgio e Mariotti (riuniti nella holding Gin) ha offerto tre bacini, grandi spazi e infrastrutture di primo livello. Sarebbe stato sciagurato rinunciare. Ora l'operazione sale di livello e aggancia Costa Crociera, che ha già spiegato che utilizzerà Marsiglia per la riparazione e la trasformazione della sua flotta. Non solo di quella esistente, ma ancor più di quella a venire, sotto supervari di nuova generazione (4 delle quali alimentate a Lng e quindi in grado di abbattere totalmente le emissioni). E lo stesso potranno fare altre navi del gruppo Carnival o di altre compagnie. Insomma, un business che in prospettiva vale ogni anno decine di milioni di euro. Che non faranno scalo a Genova.

*(massimo minella)*

## **Ansaldo Energia, intesa per l'uso della banchina Ilva**

**GENOVA.** Ansaldo Energia può le banchine di Cornigliano per spedire via mare le maxi turbine (ex Alstom) che assemblerà nel capannone in costruzione nelle aree ex Ilva. Ieri la firma dell'«atto di corso» della banchina contigua all'area Ilva di Cornigliano, fra Ilva, Ansaldo Energia e [redacted] di Genova, ha segnato l'ultimo passaggio che ancora mancava dopo l'accordo di febbraio. Ansaldo ha già iniziato i lavori per costruire il capannone.

## AUTORITA' PORTUALE

### Ansaldo Energia, intesa per l' uso della banchina Ilva

GENOVA. Ansaldo Energia può le banchine di Cornigliano per spedire via mare le maxi turbine (ex Alstom) che assemblerà nel capannone in costruzione nelle aree ex Ilva. Ieri la firma dell' «atto di cou so» della banchina contigua all' area Ilva di Cornigliano, fra Ilva, Ansaldo Energia e l' Autorità portuale di Genova, ha segnato l' ultimo passaggio che ancora mancava dopo l' accordo di febbraio. Ansaldo ha già iniziato i lavori per costruire il capannone.

### Cornigliano, firmato l'atto di couso Ilva-Ansaldo Energia

Genova - L'accordo, in applicazione di quanto determinato dal comitato portuale di Genova, consente ad Ansaldo Energia di spedire via mare le turbine realizzate nello stabilimento di Campi.



Genova - **È stato firmato questa mattina a Palazzo San Giorgio l'atto di couso della banchina contigua all'area Ilva di Cornigliano tra la stessa Ilva Spa in amministrazione straordinaria e Ansaldo Energia.** L'atto è stato firmato dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova, dall'ingegner Giuseppe Frustaci delegato dai commissari Ilva e dall'ingegner Giuseppe Zampini, amministratore delegato di Ansaldo Energia. L'accordo, in applicazione di quanto determinato dal comitato portuale dello scorso 28 aprile, consente ad Ansaldo Energia di spedire via mare le turbine realizzate nello stabilimento di Genova Campi e assemblate nello stabilimento in costruzione nella medesima area di Cornigliano.

# Informazioni Marittime

---

## Cornigliano, Ansaldo Energia diventa terminalista



**Ansaldo Energia** diventa terminalista marittimo. Il nuovo ruolo della società è stato sancito con l'atto firmato ieri a Genova insieme a Ilva spa in amministrazione straordinaria e Autorità portuale per il corso di un pezzo della banchina portuale dell'Ilva di Cornigliano, l'ultimo passaggio formale dell'accordo che consentirà all'azienda ligure di poter imbarcare e spedire via mare le nuove maxi turbine che assemblerà in un capannone in costruzione nella stessa area.

Intanto sono iniziati i lavori sulla prima parte dell'area di cui Ansaldo aveva acquisito il diritto di superficie, per la costruzione del capannone per l'assemblaggio delle maxi turbine Alstom che saranno realizzate a Campi. La prima macchina sarà spedita entro la fine del 2017.

## Ansaldo Energia: Zampini, siamo diventati terminalisti

La prima maxi turbina sarà spedita entro la fine del 2017



(ANSA) - GENOVA, 3 AGO - "Adesso Ansaldo Energia ha lo sbocco a mare e diventa terminalista. E' l'atto definitivo di un percorso importante". Giuseppe Zampini, amministratore delegato dell'azienda genovese saluta con soddisfazione la firma di questa mattina fra Ilva spa in amministrazione straordinaria, la stessa Ansaldo Energia e l'Autorità portuale dell'atto di corso di un pezzo della banchina portuale dell'Ilva di Cornigliano, l'ultimo passaggio formale dell'accordo che consentirà all'azienda genovese di poter imbarcare e spedire via mare le nuove maxi turbine che assemblerà in un capannone in costruzione nella stessa area. "Questo passaggio è quello che consentirà di operare sulla banchina. Siamo diventati terminalisti. Sarebbe stato inutile l'accordo se non ci fosse stata questa opportunità. E' l'atto finale a cui tenevo molto", aggiunge Zampini. Intanto sono iniziati i lavori sulla prima parte dell'area di cui Ansaldo aveva acquisito il diritto di superficie, per la costruzione del capannone per l'assemblaggio delle maxi turbine Alstom che saranno realizzate a Campi. "La prima macchina sarà assemblata a partire dal giugno del prossimo anno e spedita entro la fine del 2017" completa Zampini.

## Ansaldo Energia: ultima firma per lo sbocco a mare

Ora potrà spedire le maxi turbine dalle banchine di Cornigliano



(ANSA) - GENOVA, 3 AGO - Da oggi Ansaldo Energia potrà utilizzare le banchine di Cornigliano per imbarcare e spedire via mare le maxi turbine che assemblerà nel capannone in costruzione nelle aree ex Ilva. Questa mattina la firma dell' "atto di couso" della banchina contigua all'area Ilva di Cornigliano, fra Ilva, Ansaldo Energia e l'Autorità portuale di Genova, ha segnato l'ultimo passaggio che ancora mancava dopo l'accordo dello scorso febbraio. L'azienda dopo aver acquisito l'area adibita a parcheggio dell'Ilva ha già iniziato i lavori per costruire il capannone per l'assemblaggio delle nuove maxi turbine a gas che dovrebbe entrare in funzione a giugno del prossimo anno. Adesso potrà utilizzare la banchina per imbarcarle e inviarle a destinazione, conquistando dopo anni di attesa lo sbocco a mare. Fino ad oggi le turbine prodotte nello stabilimento di Genova-Campi erano assemblate e imbarcate a Marina di Massa.

# Le concessioni del comitato "fantasma" / IL RETROSCENA

Genova - Convocazione a settembre, ma potrebbe arrivare prima il regolamento del Ministero. Ultimo atto della vecchia Authority: proroghe per Spinelli, Sech e San Giorgio.



Genova. **Potrebbe essere il primo atto del nuovo presidente della nascente Autorità di sistema portuale.** Quasi certamente sarà invece l'ultimo provvedimento preso del vecchio comitato portuale, sempre che non capiti qualche altro imprevisto e da qui al 5 settembre, vista anche la storia di questo comitato "fantasma", è tutto possibile, anche se il decreto di riforma è chiaro: **gli organi delle vecchie Authority decadono con l'insediamento di quelli nuovi.** Il parlamentino del porto di Genova sarà quindi chiamato a votare sul rinnovo delle concessioni chiesto da tre terminal: Spinelli, San Giorgio (gruppo Gavio) e Sech (Luigi Negri). Da tempo gli operatori chiedono all'Autorità portuale di dare una risposta alle istanze di rinnovo delle concessioni in scadenza nel 2020. Tra rimpalli e attese, la soluzione sarebbe dovuta arrivare a fine luglio. Poi è stato spostato tutto alla riunione che si sarebbe dovuta tenere oggi. L'indisponibilità dei tre revisori ha però rimandato ogni decisione al 5 settembre, quando forse i tre terminalisti otterranno le proroghe. Spinelli ha presentato un piano di impresa ambizioso e l'Authority ha deciso di concedere un allungamento della concessione sino al 2054, poco meno di quanto avesse chiesto inizialmente (40 anni).

**Il terminalista prevede investimenti per 182 milioni di euro, tra nuovo equipment e il rifacimento di buona parte delle banchine e degli spazi.** Altro punto forte è l'occupazione, perchè Spinelli spiega nell'istanza che i dipendenti cresceranno di poco oltre una decina di unità, ma le giornate per la Compagnia Unica triplicheranno. Il piano prevede che a regime il traffico del terminal arrivi sino a 5,5 milioni di tonnellate.

## - segue

---

Anche il Sech ha ottenuto una maxi proroga della propria concessione, allungata dal 2020 al 2045. **Le banchine di Negri prudenzialmente indicano un traffico di 400 mila teu all'anno, ma investimenti su quei piazzali per oltre 120 milioni di euro, la maggior parte dei quali dedicati all'equipment (soprattutto gru) e ai mezzi di movimentazione.** Il terminal San Giorgio invece, ha ottenuto solo 10 anni di allungamento. Gli investimenti erano più bassi degli altri due operatori (38,7 milioni) anche se l'aumento del traffico previsto e dell'occupazione era esponenziale nella tabella allegata all'istanza: **da 16 a 49 dipendenti in 6 anni e traffico a oltre 2 milioni di tonnellate di merce.** Gli operatori erano ad un passo dall'ottenere la proroga, ma adesso è tutto rinviato a settembre. Sempre che nel frattempo non arrivi il regolamento sulle concessioni, come annunciato da Delrio in una intervista al *Secolo XIX*. E la leggenda del comitato fantasma potrebbe continuare...

## AP Genova: Pesatura container, scatta la seconda fase. Al via la "tracciabilità"

(FERPRESS) – Genova, 3 AGO – Con tremila documenti di pesatura in media al giorno in arrivo nel porto di Genova per i container in imbarco, la prima fase di attuazione delle nuove regole Solas è entrata a regime. Disagi contenuti e operazioni regolari hanno premiato la lunga fase di preparazione che ha visto l'intera comunità portuale genovese al lavoro su normative e procedure. Quindici punti di pesatura sono presenti all'interno del porto, a integrare la capillare rete diffusa fuori dalla città per assecondare l'obiettivo di non intasare né il traffico urbano né le banchine. Lo comunica l'Autorità portuale in una nota.

L'AP -prosegue la nota- si accinge ora a entrare nella seconda fase, con l'emanazione di una nuova ordinanza che di fatto alza ancora l'asticella della certificazione in nome della sicurezza e della massima operatività. Scatta quella che è stata definita la "tracciabilità dei documenti" di peso, una sorta di "pesatura doc" che parla e spiega quali operatori e con quali sistemi è stata eseguita. Il tutto senza intralciare l'operatività, come dimostra il fatto che l'obiettivo di Palazzo San Giorgio resta quello di far arrivare i documenti di pesatura al terminal prima del container.

# Intesa alla Spezia, revocato sciopero dell'autotrasporto

Genova - Gli autotrasportatori avrebbero incrociato le braccia il 7 agosto, con il blocco delle merci da e per lo scalo, a causa dei disagi e delle problematiche causati dall'entrata in vigore dal 1 luglio delle nuove procedure di pesatura dei container.



Genova - **Con la firma del protocollo d'intesa tra associazioni di categoria e Autorità portuale è stato revocato lo sciopero dell'autotrasporto del 7 agosto che avrebbe bloccato per 50 ore il Porto della Spezia.** Gli autotrasportatori avrebbero incrociato le braccia, con il blocco delle merci da e per lo scalo, a causa dei disagi e delle problematiche causati dall'entrata in vigore dal 1 luglio delle nuove procedure di **pesatura dei container**. Procedure che provocano code di molte ore ai varchi. Il protocollo fa riferimento a quanto già discusso in precedenti incontri tra Autorità Portuale, Fita Cna, Confartigianato Trasporti, Trasporto Unito, sindacati e La Spezia Container Terminal.

Le soluzioni condivise per risolvere la situazione prevedono in particolare per il ritiro dei container vuoti una corsia gate, realizzata entro fine mese, riservata ai camion in arrivo che devono effettuare solo questa operazione. Migliorate anche le verifiche della documentazione, implementando le procedure online. **L'Autorità portuale si è impegnata anche a realizzare quattro corsie per i tir che devono effettuare altre operazioni, oltre a una viabilità alternativa di collegamento al terminal Ravano entro fine anno.** I container vuoti saranno trattati per il maggior numero possibile nel retroporto di S. Stefano Magra. Richiesti maggiori controlli da parte delle forze dell'ordine nell'area di sosta dei tir degli Stagnoni: il "Truck Village" sarà dotato di servizi igienici, docce e distributori di generi di conforto per i camionisti in attesa al varco di ingresso. Confartigianato Trasporti e Fita esprimono soddisfazione per l'esito della trattativa.

# The Medi Telegraph

---

## La Spezia, Ferretti vara nuovo maxi-yacht

La Spezia - "Custom Line Navetta 37" conta tre unità vendute prima ancora del debutto, di cui una in Europa e due in Middle East (queste ultime sono attualmente in costruzione).



La Spezia - **Custom Line** ha varato lo scorso venerdì 29 luglio la prima unità di "**Navetta 37**". Il nuovo maxi-yacht è lungo 37,04 metri (121,6 ft.). Costruito negli stabilimenti della Spezia, "Custom Line Navetta 37" conta tre unità vendute prima ancora del debutto, di cui una in Europa e due in Middle East (queste ultime sono attualmente in costruzione).

**ANNULLATA LA PROTESTA PREVISTA IN PORTO PER IL 7 AGOSTO**



## Intesa alla Spezia, revocato lo sciopero dell'autotrasporto

Con la firma del protocollo d'intesa tra associazioni di categoria e Autorità portuale della Spezia è stato revocato lo sciopero dell'autotrasporto previsto per il 7 agosto prossimo che avrebbe bloccato per 500 ore il porto ligure della Spezia.

Gli autotrasportatori avrebbero incrociato le braccia, con il blocco delle merci da e per lo scalo, a causa dei disagi e delle problematiche causati dall'entrata in vigore dal 1 luglio delle nuove procedure di pesatura dei container. Procedure che provocano code di molte ore ai varchi. Il protocollo fa riferimento a quanto già discusso in precedenti incontri tra

Fita Cua, Confartigianato Trasporti, Trasporto Unito, sindacati e La Spezia Container Terminal.

Le soluzioni condivise per risolvere la situazione prevedono in particolare per il riuso dei container vuoti una corsia gate, realizzata entro fine mese, riservata ai camion in arrivo che devono effettuare solo questa specifica operazione. Migliorate anche le verifiche della documentazione, implementando le procedure online.

La Spezia, guidata da Lorenzo Forcieri, si è impegnata anche a realiz-

zare quattro corsie per i tir che devono effettuare altre operazioni, oltre a una viabilità alternativa di collegamento al terminal Ravano, tutto questo entro la fine dell'anno. I container vuoti saranno trattati per il maggior numero possibile nel retroporto di S. Stefano Magra. Richiesti maggiori controlli da parte delle forze dell'ordine nell'area di sosta dei tir degli Stagnoni il "Truck Village" sarà inoltre dotato di servizi igienici, docce e distributori di generi di conforto per i camionisti in attesa al varco di ingresso. Confartigianato Trasporti e Fita hanno espresso soddisfazione per l'esito della trattativa appena conclusa.

## Porto di La Spezia: revocato lo sciopero dell'autotrasporto, trovato l'accordo



GENOVA – Con la firma del protocollo d'intesa tra associazioni di categoria e Autorità Portuale è stato revocato lo sciopero dell'autotrasporto del 7 agosto che avrebbe bloccato per 50 ore il Porto della Spezia. Gli autotrasportatori avrebbero incrociato le braccia, col il blocco delle merci da e per lo scalo, a causa dei disagi e delle problematiche causati dall'entrata in vigore dal 1 luglio delle nuove procedure di pesatura dei container. Procedure che provocano code di molte ore ai varchi.

Il protocollo fa riferimento a quanto già discusso in precedenti incontri tra Autorità Portuale, Fita Cna, Confartigianato Trasporti, Trasporto Unito, sindacati e La Spezia Container Terminal. Le soluzioni condivise per risolvere la situazione prevedono in particolare per il ritiro dei container vuoti una corsia gate, realizzata entro fine mese, riservata ai camion in arrivo che devono effettuare solo questa operazione.

Migliorate anche le verifiche della documentazione, implementando le procedure online. L'Autorità Portuale si è impegnata anche a realizzare quattro corsie per i tir che devono effettuare altre operazioni, oltre a una viabilità alternativa di collegamento al terminal Ravano entro fine anno. I container vuoti saranno trattati per il maggior numero possibile nel retroporto di S. Stefano Magra.

Richiesti maggiori controlli da parte delle forze dell'ordine nell'area di sosta dei tir degli Stagnoni: il "Truck Village" sarà dotato di servizi igienici, docce e distributori di generi di conforto per i camionisti in attesa al varco di ingresso.

Confartigianato Trasporti e Fita esprimono soddisfazione per l'esito della trattativa.

## TRAFFICI E SICUREZZA

### Port security: ecco la task force Controlli su navi e passeggeri

**SICUREZZA** e prevenzione. Questi gli obiettivi che le Forze di Polizia, Questura, Polmare, Guardia di Finanza con il concorso della Guardia Costiera livornese, si propongono anche per questa stagione turistica, giunta nel suo periodo più caldo. Sotto il coordinamento della Prefettura e della Questura, coadiuvate anche dai reparti dei militari della Folgore, l'impegno delle amministrazioni deputate al controllo è di aumentare il livello di sicurezza dello scalo marittimo di Livorno, quotidianamente interessato da un intenso traffico navale, non solo di linea che collega le isole dell'Arcipelago, la Sardegna, la Corsica e la Sicilia, ma anche crocieristico. Il por-

to ed i terminal, attraverso la propria organizzazione di port security, coordinata dalla locale Capitaneria, assicurano una cornice di sicurezza preventiva all'interno della quale operano compagnie di navigazione che impiegano navi i cui equipaggi lavorano rispettando elevati standard di controllo, proporzionati al livello di attenzione richiesto dagli importanti flussi di traffico navale che in alcune giornate registrano punte di oltre 60 arrivi e partenze di navi di diverse tipologie e di oltre 17 mila passeggeri. Di pari passo, aumentano i controlli di Polizia, integrati spesso anche dai reparti della Polizia di Stato sia della Prevenzione Crimine di Firenze che della Polizia Stradale di Livorno.



**IN ALLERTA** Questura, Polmare, Guardia di Finanza e militari della Folgore: la task force della sicurezza sul porto di Livorno

# PORTO » TRA CRISI E SVILUPPO

## Scambio di moli con Scotto per salvare Lucarelli

Sul tavolo del comitato portuale l'ipotesi di un mutuo soccorso fino a dicembre Gallanti: «Tagliare la calata Orlando significa bloccare 2 anni il bacino Firenze»

LIVORNO

Per consentire al Terminal Lucarelli di proseguire a piena attività sino a dicembre, sul tavolo del comitato portuale arriva una nuova ipotesi: un interscambio tra la società Scotto di Giorgio Neri, che opera sul lato sud del Molo Italia, e la stessa Lucarelli. Si tratterebbe di un mutuo soccorso che consentirebbe all'impresa dell'ex bomber di usare le aree assentite in concessione alla Scotto per lavorare le navi con lunghezza superiore ai 150 metri (non solo quelle della Tirrenia), conseguentemente Scotto potrebbe operare sul 51 le navi con lunghezza inferiore ai 150 metri.

Va detto che va ancora verificata la disponibilità della società Scotto, ma il fatto che il progetto sia stato presentato nel parlamentino di palazzo Rosciani lascia capire che ci sono

margini di sviluppo.

Sulla questione Lucarelli il commissario della Port [redacted] ha poi voluto mettere qualche puntino sulla "f". «Per Lucarelli abbiamo fatto di tutto pur di consentirgli di continuare ad operare nel porto di Livorno, e considerato ingenerose e scorrette le accuse che ci sono state rivolte in questi giorni a mezzo stampa e via facebook», ha detto, replicando alle accuse di aver messo in ginocchio un'azienda "sana".

Dopo le accuse che l'ex bomber ha fatto nei confronti di palazzo Rosciani in merito al rinvio dei lavori di resecazione della calata Orlando che impedisce alle navi sopra i 150 metri di arrivare al terminal Lucarelli, il numero uno dello scalo labronico risponde in modo chiaro. «Si accusa la Port [redacted] di non aver ancora oggi reseca la calata Orlando del Bacino Firenze: ma nessuno di-

ce che i lavori di resecazione avrebbero comportato come prima conseguenza quella di bloccare il Bacino Firenze per due anni e mezzo. Ci può essere rivolta qualsiasi critica, ma non quella di aver privilegiato alcuni soggetti del porto a scapito di altri. E a dimostrarlo sono tutte le iniziative promosse in questi anni [redacted] a favore di Lucarelli».

Ad elencarle è stato il segretario generale, Massimo Provinciali: «Nel confronti della società - ha detto - abbiamo fatto il possibile: le abbiamo consentito - unica impresa negli ultimi sei anni ad averlo fatto - di usare la banchina Bergasi della Darsena 1; le abbiamo permesso di operare al di fuori della propria concessione facendole usare l'accosto pubblico 41 con la propria forza lavoro, soluzione, quest'ultima, che è rimasta percorribile sino a che un lavoratore dell'impresa non

ha distrutto il pontone».

Ma non finisce qui: «Abbiamo spesso e volentieri chiuso un occhio in relazione al debito consistente che la Società ha nei confronti [redacted] e, da ultimo, abbiamo fatto uno strappo alla regola mettendole a disposizione il lato nord del Molo Italia. Oggi siamo riuniti qui di nuovo tutti assieme per cercare una nuova soluzione percorribile», ha concluso Provinciali.

Come si sa, a causa di alcune limitazioni strutturali che insistono sull'area in concessione (l'accosto 51 del Bacino Firenze), il terminalista non può oggi ricevere navi sopra i 150 metri. Sarebbero state anche queste limitazioni ad aver pregiudicato il rapporto che Lucarelli ha con il suo unico cliente, Tirrenia, che per il prossimo anno ha deciso di non rinnovare il contratto che la lega all'ex bomber.

GIORGIO TESTA/ANSA



Un ro-ro della Tirrenia, (ex) cliente storico di Lucarelli



Cristiano Lucarelli



LUCARELLI REPUBBLICA

## «Il 31 dicembre il problema si riproporrà»

LIVORNO

«Il mutuo soccorso? Da sei anni noi siamo costretti a metterlo in pratica». Così Cristiano Lucarelli risponde all'ipotesi messa sul tavolo del comitato portuale di uno "scambio" di banchine con Scotti. «Siamo gli unci - accusa - che ogni volta che contrattualizziamo dobbiamo passare dalle forche caudine del comitato portuale. E questo conferma lo stato di precarietà infrastrutturale in cui operiamo».

Lucarelli non chiude alla soluzione Scotti. Ma è chiaro: da sola non basta. «Forse

si aspetta la standardization - dice -, ma se pensano di aver risolto il problema si sbagliano. Intanto bisogna sperare che Scotti dia l'ok, ma rimane il fatto che il 31 dicembre la questione si riproporrà di nuovo. Qui deve essere aperto un tavolo di discussione tra le parti in causa per trovare soluzioni definitive. Dunque ben venga Giorgio Neri, ma a patto che si affronti il problema nella sua interezza. Se invece è l'ennesimo prendere tempo e buttare la palla in corner continueremo le nostre battaglie mediatiche per avere un'area dedicata vera con banchina dedicata vera, dove vorremmo poter lavorare come gli altri con un minimo di programmazione».

L'ex bomber replica anche alla questione del debito verso

«Non abbiamo debiti con nessuno ma contenziosi, che sono cosa ben diversa. Abbiamo contestato di pagare una banchina che non possiamo utilizzare. Ci è stata data un'area in un uso temporaneo sul lato nord del Molo Italia che costa il 30% in più di concessione rispetto a quella che avevamo - ricorda Lucarelli -. O qualcuno ha dimenticato che l'area Cidonio, 5000 metri, è stata tolta per darla al cantiere Lorenzoni, nonostante avessimo incrementato traffico e occupazione del 400%? Questo ci ha fatto un danno perché ci ha tolto spazi su cui lavoravamo in cambio di un'area a un chilometro di di-

stanza dai nostri semirimorchi. E dovremmo pagare il 30% in più per un'area che tra l'altro non possiamo usare». (g.c.)

## FRONTE DEL PORTO

**L'IMPRIMATUR DEL MINISTERO**  
LA DELIBERA DEL RINNOVO A LORENZINI  
HA OTTENUTO L'ASSENSO DAL MINISTERO  
DEI TRASPORTI CHE ERA STATO COINVOLTO

# Lucarelli, ipotesi accordo con Scotto Per Lorenzini rinnovo fino al 2029

*Via libera unanime al piano di investimenti da 11 milioni di euro*

**LIVORNO -** IL «CASO Lucarelli» non era all'ordine del giorno ma ha comunque tenuto banco nel comitato portuale di ieri. Con l'impegno [redacted] a trovare una soluzione: per consentire alla società dell'ex bomber amaranto di proseguire a pieno l'attività sino a dicembre di quest'anno, viene prospettato un interscambio tra la società Scotto di Giorgio Neri, che opera sul lato sud del Molo Italia, e la stessa Lucarelli: un mutuo soccorso che consentirebbe all'impresa di usare le aree assentite in concessione alla Scotto per lavorare le navi con lunghezza superiore ai 150 metri (non solo quelle della Tirrenia), conseguentemente Scotto potrebbe operare sul 54 le navi con lunghezza inferiore ai 150 metri, ovviando alle limitazioni che avrebbero pregiudicato il rapporto che Lucarelli ha con il suo unico cliente, Tirrenia, che per il prossimo anno ha deciso di non rinnovare il contratto che la lega all'ex bomber. La disponibilità di Scotto - precisa Palazzo Rosciano - deve essere ancora verificata e lo sarà nei prossimi giorni. Ma l'avvocato Gallanti non le ha mandate a dire all'ex calciatore, rispondendo al mittente

l'accusa mossa [redacted] di non aver ancora oggi reseccato la calata Orlando del Bacino Firenze. «Nessuno dice che i lavori di resecazione - ha spiegato - avrebbero comportato come prima conseguenza quella di bloccare il Bacino Firenze per due anni e mezzo». E Provinciali ha ricordato le concessioni fatte a Ltl, compreso «l'aver chiuso un occhio sul consistente debito che la società ha verso [redacted]

INTANTO nell'ultima seduta prima della pausa estiva estiva, l'impresa Lorenzini intasca l'ok del Parlamento di Palazzo Rosciano: la società potrà operare sino al dicembre del 2029 sulle aree già assentite in concessione e su quelle oggetto di una nuova assegnazione. Viene così a configurarsi, coerentemente con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, un moderno polo multipurpose che vede interessata la Sponda Est della Darsena Toscana, dalla calata Lucca alle aree retrostanti l'accosto 15 C, e che permette a Lorenzini di sviluppare a pieno i propri traffici. L'istanza di proroga è stata sostenuta da parte del terminal operator da un programma di nuovi investimenti, stimati in circa 11 milioni di euro, per l'acquisto di

nuove gru e macchinari per la movimentazione delle merci, e dalla prospettiva di un incremento occupazionale che dovrebbe portare la società a passare da 61 a circa 76 unità lavorative. La delibera, che è stata approvata all'unanimità, ha ottenuto l'assenso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che, in questa fase di transizione a ridosso della riforma, l'Apl aveva ritenuto di dover coinvolgere.

QUANTO alla lettera degli agenti marittimi, Asamar sulle modifiche agli ormeggi pubblica è arrivata la risposta di Provinciali. «Non c'è niente di rivoluzionario. L'Apl ha ritenuto di dover confermare la preferenza degli accosti 15C e D, che rimangono pubblici, a due tipologie di traffico. Rimane la possibilità di qualsiasi operatore di usare i due accosti. La preferenzialità è limitata al 2019 e subordinata alla realizzazione delle previsioni del PRP. Attenendo poi a profili commerciali, abbiamo ritenuto che fosse competenza [redacted] modificare le due ordinanze del 2008, stabilendo una preferenzialità d'uso per i due accosti. Non abbiamo leso gli interessi della comunità portuale».

### SEGNALI DI DISTENSIONE

«Oggi siamo qui a discutere per cercare insieme una nuova soluzione»



La riunione

## Terminal Ltl

L'impresa di Lucarelli avrebbe la possibilità di usare le aree assentite in concessione alla Scotto per lavorare le navi sopra i 150 metri (non solo Tirrenia)



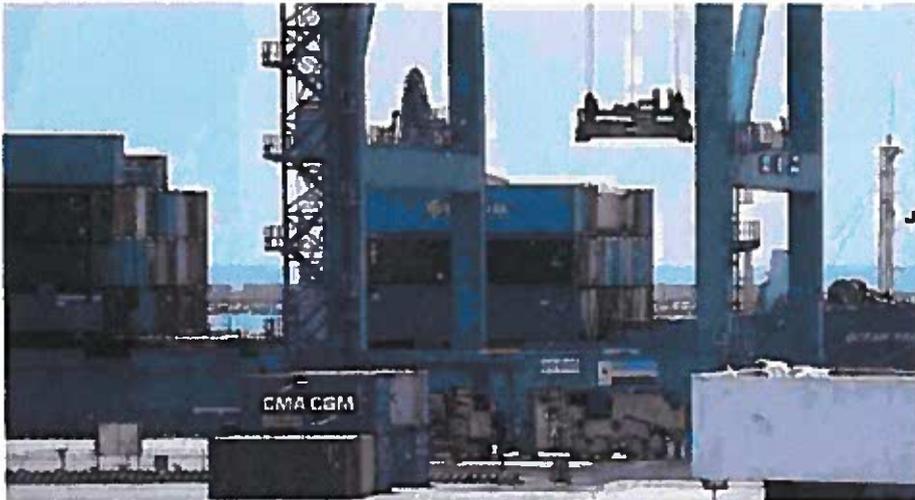
## Gallanti

Gallanti ha risposto per le rime all'ex bomber: «Nessuno dice che i lavori alla calata Orlando avrebbe bloccato per due anni e mezzo il Bacino Firenze»



## Provinciali

«Abbiamo spesso chiuso un occhio sul debito consistente che la Società ha nei confronti [redacted] messo a disposizione il lato nord del Molo itali».



IMPRESA Il Lucarelli Terminal Livorno, proprietà di Cristiano Lucarelli, ex bomber-editore



La frecciata

## «Accuse scorrette e ingenerose»

«Per Lucarelli abbiamo fatto di tutto pur di consentirgli di continuare ad operare sul porto. Considero ingenerose e scorrette le accuse da lui lanciate su Facebook»

## RISPOSTA AD ASAMAR

«Nessuna rivoluzione  
Gli accosti 15 C e D  
rimangono pubblici»

## L'Informatore Navale

---

Lucarelli: L'Authority si impegna a trovare una nuova soluzione. Sul tavolo, ipotesi di accordo di "mutuo soccorso" con la società Scotto



**Gallanti: "non accettiamo le accuse rivolteci. Per Lucarelli abbiamo fatto il possibile"**

Livorno, 3 agosto 2016 – "Per Lucarelli abbiamo fatto di tutto pur di consentirgli di continuare ad operare nel porto di Livorno, e considero ingenerose e scorrette le accuse che ci sono state rivolte in questi giorni a mezzo stampa e via facebook". Proprio non ci sta, Gallanti, a passare per quello che ha messo in ginocchio un'azienda "sana".

Dopo le accuse che l'ex bomber ha fatto nei confronti di palazzo Rosciano in merito al rinvio dei lavori di resecazione della calata Orlando che impedisce alle navi sopra i 150 metri di arrivare al terminal Lucarelli, il numero uno dello scalo labronico risponde in modo chiaro: "Si accusa la Port Authority di non aver ancora oggi resecato la calata Orlando del Bacino Firenze: ma nessuno dice che i lavori di resecazione avrebbero comportato come prima conseguenza quella di bloccare il Bacino Firenze per due anni e mezzo. Ci può essere rivolta qualsiasi critica, ma non quella di aver privilegiato alcuni soggetti del porto a scapito di altri. E a dimostrarlo sono tutte le iniziative promosse in questi anni dall'Authority a favore di Lucarelli"

Ad elencarle è stato il segretario generale, Massimo Provinciali: "Nei confronti della società – ha detto – abbiamo fatto il possibile: le abbiamo consentito – unica impresa negli ultimi sei anni ad averlo fatto – di usare la banchina Bengasi della Darsena n.1; le abbiamo permesso operare al di fuori della propria concessione facendole usare l'accosto pubblico n.41 con la propria forza lavoro, soluzione, quest'ultima, che è rimasta percorribile sino a che un lavoratore dell'impresa non ha distrutto il pontone".

Ma non finisce qui: "Abbiamo spesso e volentieri chiuso un occhio in relazione al debito consistente che la Società ha nei confronti dell'Authority e, da ultimo, abbiamo fatto uno strappo alla regola mettendole a disposizione il lato nord del MOLO Italia. Oggi siamo riuniti qui di nuovo tutti assieme per cercare una nuova soluzione percorribile", ha concluso Provinciali.

# L'Informatore Navale

---

Quale sia questa soluzione alternativa è presto detto: come si sa, a causa di alcune limitazioni strutturali che insistono sull'area in concessione (l'accosto 54 del Bacino Firenze), il terminalista non può oggi ricevere navi sopra i 150 metri. Sarebbero state anche queste limitazioni ad aver pregiudicato il rapporto che Lucarelli ha con il suo unico cliente, Tirrenia, che per il prossimo anno ha deciso di non rinnovare il contratto che la lega all'ex bomber.

Per consentire alla società di proseguire a pieno l'attività sino a dicembre di quest'anno, sarebbe stata prospettata come opzione percorribile quella di un interscambio tra la società Scotto di Giorgio Neri, che opera sul lato sud del Molo Italia, e la stessa Lucarelli: si tratterebbe di un mutuo soccorso che consentirebbe all'impresa di usare le aree assentite in concessione alla Scotto per lavorare le navi con lunghezza superiore ai 150 metri (non solo quelle della Tirrenia), conseguentemente Scotto potrebbe operare sul 54 le navi con lunghezza inferiore ai 150 metri. Va detto che va ancora verificata la disponibilità della società Scotto. Nei prossimi giorni si saprà se l'ipotesi sia fattibile. Il Comitato Portuale verrà comunque nuovamente investito al momento opportuno.

## Caro Cristiano, riprenditi la maglietta



Filippo Nogarini @nogarin 1 h

Caro Provinciali, la maglia del bomber la prendo volentieri io. Lei metta l'azienda nelle condizioni di lavorare

Cristiano Lucarelli



Tensione tra l'imprenditore e l'Authority guidata da Giuliano Gallanti. Così il segretario generale dell'Autorità Portuale, Massimo Provinciali, ha risposto a Cristiano Lucarelli dopo le accuse che l'ex bomber ha fatto nei confronti di palazzo Rosciano in merito al rinvio dei lavori di resecazione della banchina che impedisce alle navi sopra i 150 metri di arrivare al terminal Lucarelli.

"Caro Cristiano, tieniti la maglietta". "Il lavoro potrebbe anche aumentare per i 40 addetti che ora rischiano il posto". "A questo punto - dicono i parlamentari - chiediamo al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio di intervenire direttamente sulla vicenda: non è possibile che l'Autorità portuale sia impermeabile alle istanze che provengono dal sindaco, nonostante le ricadute di queste scelte poi pesino direttamente sulla città. Ha firmato con noi un accordo per la delocalizzazione del terminal che non ha ancora trovato attuazione".

# Il Tirreno



Il terminal Lorenzini continua ad ampliarsi: concessione fino al 2029

## Concessione fino al 2029 per Lorenzini E lui garantisce 15 nuove assunzioni

Il rinnovo della concessione (e il rilascio di un'altra, di pari durata alla proroga) in cambio di nuovi investimenti e di un sostanziale aumento della forza lavoro.

Nella seduta di ieri del comitato portuale, l'impresa Lorenzini intasca l'ok al suo progetto di sviluppo: la società potrà operare sino al dicembre del 2029 sulle aree già assegnate in concessione e su quelle oggetto di una nuova assegnazione. Viene così a configurarsi, coerentemente con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, un moderno polo multipurpose che vede interessata la Sponda Est della Darsena Toscana, dalla calata Lucca alle aree retrostanti l'accosto 15 C, e che permette a Lorenzini di sviluppare a pieno i propri traffici. L'istanza di proroga è stata sostenuta da parte del terminal operator da un programma di nuovi investimenti, stimati in circa 11 milioni di euro, per l'acquisto di nuove gru e macchinari per la movimentazione delle merci, e dalla prospettiva di un incremento occupazionale che dovrebbe portare la società a passare da 61 a circa 76 unità lavorative. La delibera, che è stata approvata all'unanimità, ha ottenuto l'assenso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che, in questa fase di transizione a ridosso della riforma, l'Api aveva ritenuto di dover coinvolgere.

# Il Secolo XIX

---

**A LIVORNO**

## **Lorenzini, concessione estesa al 2029**

**LIVORNO.** Nell'ultima seduta del Comitato portuale di Livorno prima della pausa estiva, l'impresa Lorenzini intasca l'ok [REDACTED] la società potrà operare fino al dicembre del 2029 sulle aree già assentite in concessione nel porto toscano e su quelle oggetto di una nuova assegnazione. L'istanza di proroga è stata sostenuta da parte del terminal operator da un programma di nuovi investimenti, stimati in circa 11 milioni di euro, per l'acquisto di nuove gru e macchinari per la movimentazione delle merci, e dalla prospettiva di un incremento occupazionale che dovrebbe portare la società a passare da 61 a circa 76 unità lavorative. La delibera ha ottenuto l'assenso del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### Livorno, l'Authority rinnova la concessione a Lorenzini fino al 2029

Livorno - Il terminalista ha presentato un piano di impresa con investimenti e incremento della forza lavoro.



Livorno - Rinnovo della concessione (e il rilascio di un'altra, di pari durata alla proroga) in cambio di nuovi investimenti e di un sostanziale aumento della forza lavoro. Nell'ultima seduta del Comitato portuale prima della pausa estiva, l'impresa Lorenzini intasca l'ok del Parlamentino di Palazzo Rosciano: **la società potrà operare fino al dicembre del 2029 sulle aree già assentite in concessione nel porto di Livorno e su quelle oggetto di una nuova assegnazione.** Viene così a configurarsi - si legge in una nota - coerentemente con le previsioni del Piano regolatore portuale, un moderno polo multipurpose che vede interessata la Sponda Est della Darsena Toscana, dalla calata Lucca alle aree retrostanti l'accosto 15 C, e che permette a Lorenzini di sviluppare a pieno i propri traffici.

L'istanza di proroga è stata sostenuta da parte del terminal operator da un programma di nuovi investimenti, **stimati in circa 11 milioni di euro**, per l'acquisto di nuove gru e macchinari per la movimentazione delle merci, e dalla prospettiva di un incremento occupazionale che dovrebbe portare la società a passare da 61 a circa 76 unità lavorative. **La delibera, che è stata approvata all'unanimità, ha ottenuto l'assenso del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, che, in questa fase di transizione a ridosso della riforma, l'Apl aveva ritenuto di dover coinvolgere.

## Livorno: Rinnovo della concessione (con estensione di superficie), Lorenzini intasca l'ok del Comitato Portuale



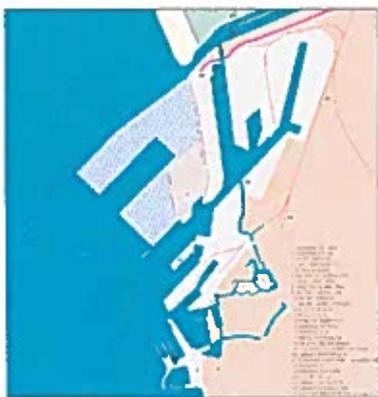
### **Il terminalista presenta un piano di impresa con investimenti e incremento della forza lavoro**

Livorno, 3 agosto 2016 – Il rinnovo della concessione (e il rilascio di un'altra, di pari durata alla proroga) in cambio di nuovi investimenti e di un sostanziale aumento della forza lavoro. Nell'ultima seduta del Comitato portuale prima della pausa estiva, l'impresa Lorenzini intasca l'ok del Parlamentino di Palazzo Rosciano: la società potrà operare sino al dicembre del 2029 sulle aree già assentite in concessione e su quelle oggetto di una nuova assegnazione. Viene così a configurarsi, coerentemente con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, un moderno polo multipurpose che vede interessata la Sponda Est della Darsena Toscana, dalla calata Lucca alle aree retrostanti l'accosto 15 C, e che permette a Lorenzini di sviluppare a pieno i propri traffici.

L'istanza di proroga è stata sostenuta da parte del terminal operator da un programma di nuovi investimenti, stimati in circa 11 milioni di euro, per l'acquisto di nuove gru e macchinari per la movimentazione delle merci, e dalla prospettiva di un incremento occupazionale che dovrebbe portare la società a passare da 61 a circa 76 unità lavorative..

La delibera, che è stata approvata all'unanimità, ha ottenuto l'assenso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che, in questa fase di transizione a ridosso della riforma, l'Apl aveva ritenuto di dover coinvolgere.

### L'Authority risponde ad Asamar, gli accosti 15 C e D: “sono e rimangono pubblici”



[cliccare per ingrandire la piantina](#)

Livorno, 3 agosto 2016 – È giunta nei giorni scorsi una lettera con la quale l'associazione degli agenti marittimi, Asamar, ha denunciato le modifiche apportate all'ordinanza congiunta AP/CP del 2008 riguardante la regolamentazione degli ormeggi pubblici. A detta di Asamar, con la nuova ordinanza n.12 del 2016, la Port Authority, avendo stabilito, per l'accosto 15C, la preferenzialità d'uso per le navi che trasportano autoveicoli nuovi, e per l'accosto 15D la preferenzialità d'uso per le rinfuse liquide, “avrebbe sottratto di fatto alla già limitata disponibilità di accosti pubblici le due banchine 15C e D, con rilevante pregiudizio per l'utenza”.

“Non abbiamo fatto niente di rivoluzionario – ha detto Provinciali – l'APL ha ritenuto di dover confermare la preferenza degli accosti 15C e D, che rimangono pubblici, a due tipologie di traffico. Chiaramente, rimane la possibilità da parte di qualsiasi operatore di usare i due accosti. Inoltre è previsto che la preferenzialità dei due accosti sia limitata al 2019 e comunque subordinata alla realizzazione delle previsioni del PRP. Attenendo poi semplicemente a profili commerciali, abbiamo ritenuto che fosse competenza dell'Authority modificare le due ordinanze del 2008, stabilendo una preferenzialità d'uso per i due accosti. Non abbiamo leso gli interessi della comunità portuale”.

## Sono passati 11 anni dal mio infortunio sul lavoro...

**S**ono trascorsi 11 anni da quando, durante una normale giornata di lavoro, mentre ero impegnato a svolgere una procedura (che per quel periodo era di routine quasi giornaliera).

Purtroppo, la pressa batti stoccafisso che utilizzavo aveva forti carenze, anzi era sprovvista di ogni sistema di sicurezza contro gli infortuni sul lavoro, anche quelli più elementari e fondamentali. Insomma non rispettava sotto nessuno criterio le disposizioni sulla prevenzione e sicurezza sui luoghi di lavoro. Risultato finale sono rimasto incastrato con il braccio destro fino al mento, per ben 90 minuti, riportando un grave trauma da schiacciamento, con diverse fratture e complicazioni del dopo intervento, con postumi del dopo infortunio tali da farmi perdere l'idoneità alla mansione precedentemente svolta e di conseguenza essendo una piccola azienda, non essendoci nessun'altra mansione sono stato licenziato per giusta causa. Non voglio però inpostare questa mia lettera su questa questione, che ritengono comunque di fondamentale importanza, ovvero la maggior tutela da parte di tutte le realtà coinvolte in un momento così difficile e drammatico, come quello del dopo infortunio dagli enti pubblici, ma in particolare modo l'INAIL che come assicurazione dovrebbe lavorare in sinergia con altri enti pubblici e privati, per far sì che il lavoratore non esca dal mondo produttivo (lavorativo) perché se ciò accade con difficoltà riuscirà a farvi ritorno, anche se esistono obblighi di legge (Legge 68 /categorie Protette) ma sappiamo bene che nella situazione che oggi sta vivendo il mondo del lavoro purtroppo per molti resterà solo un'illusione, esperienza vissuta personalmente. Voglio, invece concentrare il succo di questa mia lettera su due questioni molto importanti oggi per me, la prima che purtroppo in questi 11 anni la situazione degli infortuni sul lavoro è andata sempre a peggiorare, da diversi anni abbiamo spesso sentito dire e letto in più sondaggi che gli infortuni erano in calo. Valutazioni a mio avviso da confrontare con il drastico calo della forza lavoro occupata (soprattutto quella regolarmente denunciata), e la paura fattore purtroppo molto in crescita fra i lavoratori negli ultimi tempi, di denunciare l'infortunio per la paura di perdere il posto di lavoro magari facendolo passare come un incidente fuori orario e luogo di lavoro, andando così a pesare in maniera maggiore sulla società, non voglio colpevolizzare nessuno ma purtroppo è un dato di fatto. Pochissimi giorni fa ero presente ai funerali di Mauro Filippi l'autotrasportatore deceduto nel porto di Livorno, vedere i familiari uniti in un abbraccio sopra il feretro mi ha ancor di più fatto riflettere e pensare che non sarà mai troppa la sicurezza nei luoghi di lavoro e la prevenzione degli infortuni perché possano garantire la massima tutela dei lavoratori, ma dobbiamo fare del nostro meglio in particolare modo chi come me ha sulla propria pelle i segni di un infortunio sul lavoro. Non voglio in nessun modo dimenticarmi di chi ha causa di una malattia professionale giornalmente lotta per soffrire il meno possibile in attesa di un destino purtroppo già segnato. La seconda questione sicuramente più gioiosa e che mi ha fatto sentire ancor di più "Miracolato" da meno di un mese sono diventato nonno, una grande gioia che insieme a tutto l'Amore e la vicinanza che in questi anni la mia splendida famiglia ha saputo trasmettermi, sono certo sarà la spinta l'energia per continuare in questo nostro impegno per trasmettere in particolar modo alle future generazioni di lavoratori una maggior cultura sulla sicurezza e prevenzione sul lavoro.

Prima di terminare voglio ricordare tutte le vittime del lavoro, e mandare un caloroso abbraccio a tutti i familiari.

*Stefano Di Bartolomeo  
Anmil Livorno*

## Porto e salvataggio in acqua, protocollo d'intesa tra Croce Rossa e Guardia Costiera

Non solo perché la Croce Rossa di Ancona ha anche incrementato la propria operatività con un'ambulanza presente davanti alla biglietteria dello scalo turistico dorico. Tutti i giorni fino al 15 agosto

### I volontari della Croce Rossa su motonave della Guardia Costiera

La Croce Rossa di Ancona si schiera in città per garantire un'estate sicura sulle strade, sul litorale come anche in mare. Va in questa direzione il protocollo di intesa firmato con la Guardia Costiera, che vuole i volontari dorici impegnati e presenti sulle motovedette della Capitaneria di porto locale. Un'ulteriore garanzia nel soccorso dei cittadini, ormai spostatisi in massa nelle località marittime della riviera adriatica. E così di fronte al pericolo di annegamenti, traumi di qualsiasi genere o comunque il bisogno di ricevere cure in mare o sulla costa, sono pronti ad intervenire gli operatori con qualifica O.P.S.A. (Operatore polivalente salvataggio in acqua). Un'operazione resa operativa fino alla "Festa del mare" prevista per il prossimo 4 settembre e che rientra a pieno nel progetto "Ancona sicura" sottoscritto tra Cri Marche e Comando Generale della Capitaneria di Porto regionale.

**AMBULANZA AL PORTO.** Non solo perché la Cri dorica ha anche incrementato la propria operatività con un'ambulanza presente davanti alla biglietteria dello scalo turistico dorico. Tutti i giorni fino al 15 agosto. Dopo di che la presenza sarà ridotta ai sabati e domeniche fino a settembre. Una presenza importante se si pensa ai numerosi problemi in cui possono incorrere i tanti turisti e passeggeri dei traghetti e delle crociere che ogni giorno sbarcano nel capoluogo marchigiano nel periodo estivo.

Inoltre, eccezionalmente, nello scorso fine settimana, i volontari della Croce Rossa sono stati una presenza fissa a Marina Dorica, in occasione dei campionati italiani di serie B di canoa-polo e al Passetto per il Miglio 2016.

## Civitavecchia, traffico in crescita nel semestre

Civitavecchia - Crescita pari al 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.



Civitavecchia - Per il sistema portuale laziale tutti positivi i dati di traffico del primo semestre 2016. **Si è registrata, infatti, una crescita del 5%, pari ad oltre 360 mila tonnellate in più movimentate, rispetto al primo semestre 2015.** Complessivamente, nei primi sei mesi dell'anno, risultano movimentati 8,168 milioni di tonnellate di merci, tra queste leggera flessione -2% (-45 mila ton.) delle merci liquide, pari a complessivi 2,630 milioni di tonnellate, a differenza delle merci secche il cui traffico si incrementa dell'8%, pari a 407 mila tonnellate in più movimentate, per complessivi 5,538 milioni di tonnellate.

Tra le merci secche crescono sia le rinfuse +12%, pari a 2,994 milioni di tonnellate, sia le merci varie in colli +4%, pari a 2,544 milioni di tonnellate, tra queste crescono del 10% le merci trasportate in container e del 9% il numero di teu imbarcati/sbarcati. Tra le rinfuse solide +6% il carbone (+145 mila ton.), +153% "minerali grezzi cementi e calci" (+118 mila ton.), +35% le "altre rinfuse solide" (+65 mila ton.), +24% i "prodotti chimici" (7 mila ton.). In calo i "fertilizzanti" del 39% (-19 mila ton.) e i "prodotti metallurgici" -3% (-3 mila ton.). In crescita del 14% il numero degli accosti, del 18% i passeggeri di linea, del 28% gli automezzi in complesso, di cui +21% automezzi al seguito dei passeggeri e +80% le autovetture nuove, in leggero calo i mezzi pesanti, -3%. Stabile il traffico di crocieristi pari a 840.582 unità al 30 giugno 2016 (166 crocieristi in meno rispetto al 2015), anche se diminuiscono gli imbarchi/sbarchi (-36.901) e crescono di uguale misura i transiti (+36.735). Tra i singoli scali bene Civitavecchia, +6% +304 mila tonnellate, molto bene Gaeta, +35% +297 mila tonnellate, in calo Fiumicino, che nel primo semestre fa registrare una flessione del 13%, pari a 238 mila tonnellate in meno movimentate. **Al 30 giugno nel porto di Civitavecchia risultano movimentate 5,439 milioni di tonnellate di merci, di cui il 5% merci liquide, pari a complessive 288 mila tonnellate, in crescita del 21% rispetto al 2015. Si incrementa del 5% il traffico di merci secche (+254 mila tonn.) pari complessivamente a 5,151 milioni di tonnellate.**

## The Medi Telegraph

---

Tra le merci varie in colli crescono tutte le categorie: merci in contenitore +11% (+30 mila ton.), rotabili +5% (+94 mila ton.) e +29% la categoria "altro" (+8 mila ton.). Tra i rotabili in crescita dell'80% il numero di autovetture nuove su rotte commerciali pari a 138.063 contro le 76.849 del 2015. In crescita del 9% il numero in complesso di teu movimentati pari, al termine del primo semestre, a 35.889 teu, di cui +10% i pieni e +5% i vuoti. Cresce del 15% il numero degli accosti con un incremento del 31% delle navi da carico e del 17% delle navi di linea, stabile il numero di navi da crociera. Per quanto concerne il traffico di passeggeri risulta in crescita del 6%, di cui +18% i passeggeri di linea e stabile il traffico di crocieristi, i primi risultano pari a 516.588 i secondi a 839.520 per complessivi 1.357.170 passeggeri imbarcati/sbarcati o transitati nei primi sei mesi dell'anno. Tra i crocieristi diminuiscono gli imbarchi/sbarchi e si incrementano di egual misura i transiti. Si incrementano del 21% gli automezzi al seguito dei passeggeri, in leggera flessione i mezzi pesanti -3%. **Ottima performance per il porto di Gaeta che nei primi sei mesi fa registrare un incremento del 35% del traffico, pari a quasi 300 mila tonnellate in più movimentate per complessive 1,145 milioni.** Il traffico di rinfuse liquide cresce del 23% (+143 mila ton.) per complessive 758 mila tonnellate, mentre il traffico di merci secche si incrementa del 66% (+154 mila ton.) per complessive 387 mila tonnellate. Tra le rinfuse solide in crescita tutte le categorie merceologiche con l'eccezione dei "fertilizzanti", che fanno registrare una flessione del 39% (-19 mila ton.). Per il resto tutto in positivo, si registra la ripresa dei traffici di carbone con 66 mila tonnellate in più movimentate, un incremento del 250% del traffico di "minerali grezzi cementi e calci", pari a 130 mila tonnellate in più, +49% il traffico di "prodotti chimici" (+10 mila ton.), +39% il traffico di "prodotti metallurgici" (+3 mila ton.) e +25% il traffico di "altre rinfuse solide" (+3,5 mila ton.). In crescita del 29% il numero degli accosti con 105 navi contro le 85 del 2015. In flessione del 36% il traffico di crocieristi con 1.062 crocieristi contro i 1.670 dell'anno precedente. Infine si registra un calo del traffico nel porto di Fiumicino del 13%, con 1,583 milioni di tonnellate di prodotti raffinati contro 1,822 del 2015, pari a 238 mila tonnellate in meno movimentate. In flessione anche gli accosti pari a 33 contro i 43 del 2015.

# Informazioni Marittime

---

## Civitavecchia, semestre in crescita



Per il sistema portuale laziale tutti positivi i dati di traffico del primo semestre 2016. Si è registrata, infatti, una crescita complessiva negli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, del 5 per cento, pari ad oltre 360mila tonnellate in più movimentate rispetto ai primi sei mesi dell'anno scorso.

Sono stati movimentati 8,168 milioni di tonnellate merce. Tra i singoli scali bene Civitavecchia, +6 per cento (+304 mila tonnellate), molto bene Gaeta, +35 per cento (+297 mila tonnellate), in calo Fiumicino, che nel primo semestre fa registrare una flessione del 13 per cento, pari a 238mila tonnellate in meno. Nel sistema portuale nel complesso sono in leggera flessione (-2%, -45mila tonnellate) le merci liquide, per un totale di 2,630 milioni di tonnellate. Le rinfuse secche invece sono cresciute dell'8 per cento, pari a 407mila tonnellate in più per complessivi 5,538 milioni di tonnellate. In crescita del 14 per cento il numero degli accosti, del 18 per cento i passeggeri di linea, del 28 per cento gli automezzi. Stabile il traffico di crocieristi pari a 840.582 unità al 30 giugno 2016 (166 crocieristi in meno rispetto al 2015), anche se diminuiscono gli imbarchi/sbarchi (-36.901) e crescono di ugual misura i transiti (36.735). **Civitavecchia** Ha movimentato 5,439 milioni di tonnellate di merci, di cui il 5 per cento in merci liquide, pari a complessive 288mila tonnellate, in crescita del 21 per cento rispetto al 2015. Si incrementa del 5 per cento il traffico di merci secche (+254mila tonnellate) pari complessivamente a 5,151 milioni di tonnellate. In crescita del 9 per cento il numero in complesso di container movimentati pari, al termine del primo semestre, a 35.889 teu, di cui +10 per cento i pieni e +5 per cento i vuoti. Cresce del 15 per cento il numero degli accosti con un incremento del 31 per cento delle navi da carico e del 17 per cento delle navi di linea, stabile il numero di navi da crociera. Per quanto concerne il traffico di passeggeri risulta in crescita del 6 per cento, di cui +18 per cento i passeggeri di linea e stabile il traffico di crocieristi, i primi risultano pari a 516.588, i secondi a 839.520 per complessivi 1.357.170 passeggeri imbarcati/sbarcati o transitati nei primi sei mesi dell'anno. Tra i crocieristi diminuiscono gli imbarchi/sbarchi e si incrementano di egual misura i transiti. Si incrementano del 21% gli automezzi al seguito dei passeggeri, in leggera flessione i mezzi pesanti -3%.

## Autorità portuale di Civitavecchia: traffici in crescita nel primo semestre del 2016



CIVITAVECCHIA – Per il Sistema Portuale Laziale tutti positivi i dati di traffico del primo semestre 2016. Si è registrata, infatti, una crescita del 5%, pari ad oltre 360 mila tonnellate in più movimentate, rispetto al primo semestre 2015.

Complessivamente, nei primi sei mesi dell'anno, risultano movimentati 8,168 milioni di tonnellate di merci, tra queste leggera flessione -2% (-45 mila ton.) delle merci liquide, pari a complessivi 2,630 milioni di tonnellate, a differenza delle merci secche il cui traffico si incrementa dell'8%, pari a 407 mila tonnellate in più movimentate, per complessivi 5,538 milioni di tonnellate.

Tra le merci secche crescono sia le rinfuse +12%, pari a 2,994 milioni di tonnellate, sia le merci varie in colli +4%, pari a 2,544 milioni di tonnellate, tra queste crescono del 10% le merci trasportate in container e del 9% il numero di TEU imbarcati/sbarcati. Tra le rinfuse solide +6% il carbone (+145 mila ton.), +153% "minerali grezzi cementi e calci" (+118 mila ton.), +35% le "altre rinfuse solide" (+65 mila ton.), +24% i "prodotti chimici" (7 mila ton.). In calo i "fertilizzanti" del 39% (-19 mila ton.) e i "prodotti metallurgici" -3% (-3 mila ton.).

In crescita del 14% il numero degli accosti, del 18% i passeggeri di linea, del 28% gli automezzi in complesso, di cui +21% automezzi al seguito dei passeggeri e +80% le autovetture nuove, in leggero calo i mezzi pesanti, -3%. Stabile il traffico di crocieristi pari a 840.582 unità al 30 giugno 2016 (166 crocieristi in meno rispetto al 2015), anche se diminuiscono gli imbarchi/sbarchi (-36.901) e crescono di ugual misura i transiti (+36.735).

Tra i singoli scali bene Civitavecchia, +6% +304 mila tonnellate, molto bene Gaeta, +35% +297 mila tonnellate, in calo Fiumicino, che nel primo semestre fa registrare una flessione del 13%, pari a 238 mila tonnellate in meno movimentate. Al 30 giugno nel porto di Civitavecchia risultano movimentate 5,439 milioni di tonnellate di merci, di cui il 5% merci liquide, pari a complessive 288 mila tonnellate, in crescita del 21% rispetto al 2015.

Si incrementa del 5% il traffico di merci secche (+254 mila ton.) pari complessivamente a 5,151 milioni di tonnellate. Tra queste crescono del 5% le rinfuse solide (+121 mila ton.), pari in complesso a 2,645 milioni di tonnellate, e del 6% (+133 mila ton.) le merci varie in colli pari, complessivamente, a 2,506 milioni di tonnellate. Tra le rinfuse solide cresce del 4% il traffico di carbone (+79 mila ton.) e del 36% la categoria "altre rinfuse solide" (+62 mila ton.), diminuisce del 44% il traffico di "minerali grezzi cementi e calci" (-11 mila ton.), del 7% il traffico di "prodotti metallurgici" (-6 mila ton.) e del 21% il traffico di "prodotti chimici" (-2 mila ton.). Tra le merci varie in colli crescono tutte le categorie: merci in contenitore +11% (+30 mila ton.), rotabili +5% (+94 mila ton.) e +29% la categoria "altro" (+8 mila ton.). Tra i rotabili in crescita dell'80% il numero di autovetture nuove su rotte commerciali pari a 138.063 contro le 76.849 del 2015.

## - segue

---

In crescita del 9% il numero in complesso di TEU movimentati pari, al termine del primo semestre, a 35.889 TEU, di cui +10% i pieni e +5% i vuoti. Cresce del 15% il numero degli accosti con un incremento del 31% delle navi da carico e del 17% delle navi di linea, stabile il numero di navi da crociera. Per quanto concerne il traffico di passeggeri risulta in crescita del 6%, di cui +18% i passeggeri di linea e stabile il traffico di crocieristi, i primi risultano pari a 516.588 i secondi a 839.520 per complessivi 1.357.170 passeggeri imbarcati/sbarcati o transitati nei primi sei mesi dell'anno. Tra i crocieristi diminuiscono gli imbarchi/sbarchi e si incrementano di egual misura i transiti. Si incrementano del 21% gli automezzi al seguito dei passeggeri, in leggera flessione i mezzi pesanti -3%.

Ottima performance per il porto di Gaeta che nei primi sei mesi fa registrare un incremento del 35% del traffico, pari a quasi 300 mila tonnellate in più movimentate per complessive 1,145 milioni. Il traffico di rinfuse liquide cresce del 23% (+143 mila ton.) per complessive 758 mila tonnellate, mentre il traffico di merci secche si incrementa del 66% (+154 mila ton.) per complessive 387 mila tonnellate.

Tra le rinfuse solide in crescita tutte le categorie merceologiche con l'eccezione dei "fertilizzanti", che fanno registrare una flessione del 39% (-19 mila ton.). Per il resto tutto in positivo, si registra la ripresa dei traffici di carbone con 66 mila tonnellate in più movimentate, un incremento del 250% del traffico di "minerali grezzi cementi e calci", pari a 130 mila tonnellate in più, +49% il traffico di "prodotti chimici" (+10 mila ton.), +39% il traffico di "prodotti metallurgici" (+3 mila ton.) e +25% il traffico di "altre rinfuse solide" (+3,5 mila ton.).

In crescita del 29% il numero degli accosti con 105 navi contro le 85 del 2015. In flessione del 36% il traffico di crocieristi con 1.062 crocieristi contro i 1.670 dell'anno precedente. Infine si registra un calo del traffico nel porto di Fiumicino del 13%, con 1,583 milioni di tonnellate di prodotti raffinati contro 1,822 del 2015, pari a 238 mila tonnellate in meno movimentate. In flessione anche gli accosti pari a 33 contro i 43 del 2015.

## Autorità Portuale di Civitavecchia: tutti positivi i traffici del I semestre 2016

(FERPRESS) – Civitavecchia, 3 AGO – Per il Sistema Portuale Laziale tutti positivi i dati di traffico del primo semestre 2016.

Si è registrata, infatti, una crescita del 5 per cento, pari ad oltre 360 mila tonnellate in più movimentate, rispetto al primo semestre 2015.

Complessivamente, nei primi sei mesi dell'anno, risultano movimentati 8,168 milioni di tonnellate di merci, tra queste leggera flessione -2 per cento (-45 mila ton.) delle merci liquide, pari a complessivi 2,630 milioni di tonnellate, a differenza delle merci secche il cui traffico si incrementa dell'8 per cento, pari a 407 mila tonnellate in più movimentate, per complessivi 5,538 milioni di tonnellate.

Tra le merci secche crescono sia le rinfuse +12 per cento, pari a 2,994 milioni di tonnellate, sia le merci varie in colli +4 per cento, pari a 2,544 milioni di tonnellate, tra queste crescono del 10 per cento le merci trasportate in container e del 9 per cento il numero di TEU imbarcati/sbarcati. Tra le rinfuse solide +6 per cento il carbone (+145 mila ton.), +153 per cento "minerali grezzi cementi e calci" (+118 mila ton.), +35 per cento le "altre rinfuse solide" (+65 mila ton.), +24 per cento i "prodotti chimici" (7 mila ton.). In calo i "fertilizzanti" del 39 per cento (-19 mila ton.) e i "prodotti metallurgici" -3 per cento (-3 mila ton.).

In crescita del 14 per cento il numero degli accosti, del 18 per cento i passeggeri di linea, del 28 per cento gli automezzi in complesso, di cui +21 per cento automezzi al seguito dei passeggeri e +80 per cento le autovetture nuove, in leggero calo i mezzi pesanti, -3 per cento.

Stabile Il traffico di crocieristi pari a 840.582 unità al 30 giugno 2016 (166 crocieristi in meno rispetto al 2015), anche se diminuiscono gli imbarchi/sbarchi (-36.901) e crescono di ugual misura i transiti (+36.735).

Tra i singoli scali bene Civitavecchia, +6 per cento +304 mila tonnellate, molto bene Gaeta, +35 per cento +297 mila tonnellate, in calo Fiumicino, che nel primo semestre fa registrare una flessione del 13 per cento, pari a 238 mila tonnellate in meno movimentate.

Al 30 giugno nel porto di Civitavecchia risultano movimentate 5,439 milioni di tonnellate di merci, di cui il 5 per cento merci liquide, pari a complessive 288 mila tonnellate, in crescita del 21 per cento rispetto al 2015.

Si incrementa del 5 per cento il traffico di merci secche (+254 mila ton.) pari complessivamente a 5,151 milioni di tonnellate. Tra queste crescono del 5 per cento le rinfuse solide (+121 mila ton.), pari in complesso a 2,645 milioni di tonnellate, e del 6% (+133 mila ton.) le merci varie in colli pari, complessivamente, a 2,506 milioni di tonnellate.

Tra le rinfuse solide cresce del 4 per cento il traffico di carbone (+79 mila ton.) e del 36 per cento la categoria "altre rinfuse solide" (+62 mila ton.), diminuisce del 44 per cento il traffico di "minerali grezzi cementi e calci" (-11 mila ton.), del 7 per cento il traffico di "prodotti metallurgici" (-6 mila ton.) e del 21 per cento il traffico di "prodotti chimici" (-2 mila ton.).

Tra le merci varie in colli crescono tutte le categorie: merci in contenitore +11 per cento (+30 mila ton.), rotabili +5 per cento (+94 mila ton.) e +29 per cento la categoria "altro" (+8 mila ton.). Tra i rotabili in crescita dell'80 per cento il numero di autovetture nuove su rotte commerciali pari a 138.063 contro le 76.849 del 2015.

In crescita del 9 per cento il numero in complesso di TEU movimentati pari, al termine del primo semestre, a 35.889 TEU, di cui +10 per cento i pieni e +5 per cento i vuoti.

## - segue

---

Cresce del 15 per cento il numero degli accosti con un incremento del 31 per cento delle navi da carico e del 17 per cento delle navi di linea, stabile il numero di navi da crociera.

Per quanto concerne il traffico di passeggeri risulta in crescita del 6 per cento, di cui +18 per cento i passeggeri di linea e stabile il traffico di crocieristi, i primi risultano pari a 516.588 i secondi a 839.520 per complessivi 1.357.170 passeggeri imbarcati/sbarcati o transitati nei primi sei mesi dell'anno.

Tra i crocieristi diminuiscono gli imbarchi/sbarchi e si incrementano di egual misura i transiti.

Si incrementano del 21 per cento gli automezzi al seguito dei passeggeri, in leggera flessione i mezzi pesanti -3 per cento.

Ottima performance per il porto di Gaeta che nei primi sei mesi fa registrare un incremento del 35 per cento del traffico, pari a quasi 300 mila tonnellate in più movimentate per complessive 1,145 milioni. Il traffico di rinfuse liquide cresce del 23 per cento (+143 mila ton.) per complessive 758 mila tonnellate, mentre il traffico di merci secche si incrementa del 66 per cento (+154 mila ton.) per complessive 387 mila tonnellate.

Tra le rinfuse solide in crescita tutte le categorie merceologiche con l'eccezione dei "fertilizzanti", che fanno registrare una flessione del 39 per cento (-19 mila ton.).

Per il resto tutto in positivo, si registra la ripresa dei traffici di carbone con 66 mila tonnellate in più movimentate, un incremento del 250 per cento del traffico di "minerali grezzi cementi e calci", pari a 130 mila tonnellate in più, +49 per cento il traffico di "prodotti chimici" (+10 mila ton.), +39 per cento il traffico di "prodotti metallurgici" (+3 mila ton.) e +25 per cento il traffico di "altre rinfuse solide" (+3,5 mila ton.). In crescita del 29 per cento il numero degli accosti con 105 navi contro le 85 del 2015. In flessione del 36 per cento il traffico di crocieristi con 1.062 crocieristi contro i 1.670 dell'anno precedente.

Infine si registra un calo del traffico nel porto di Fiumicino del 13 per cento, con 1,583 milioni di tonnellate di prodotti raffinati contro 1,822 del 2015, pari a 238 mila tonnellate in meno movimentate. In flessione anche gli accosti pari a 33 contro i 43 del 2015.

# Ugl Porti: "Tutelare l'occupazione e lo sviluppo nella continuità"



CIVITAVECCHIA- I rappresentanti sindacali Ugl Porti dell' Autorità Portuale di Civitavecchia, esprimono solidarietà al Commissario Straordinario Pasqualino Monti, per i continui attacchi personali ricostruiti da personaggi i cui interessi sono ben lungi dalla salvaguardia dello sviluppo e del futuro occupazionale del Porto Laziale. "Tutto ciò, guarda caso sta avvenendo in un momento particolarmente delicato, caratterizzato dalla imminente attuazione del Decreto Legislativo sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali legge n. 84/94, nonché alla conseguenze nomina del nuovo Presidente, il quale sarà chiamato a guidare i porti laziali nei prossimi quattro anni". In particolare la Rsa Ugl porti sottolinea l' importanza per il network laziale di aver mantenuto l' autonomia e di essere rientrato nelle 15 Autorità di Sistema Portuale riconosciute dal Governo, a seguito dell' intervento politico e strategico a livello nazionale e presso il Parlamento Europeo del Commissario ed ex Presidente Monti alla guida dell' Ente dal luglio 2011. La Rsa Ugl porti evidenzia inoltre, come il mantenimento della natura privatistica del contratto dei dipendenti dell' Ente portuale sia stato portato a casa grazie soprattutto all'impegno di tutte le oo.ss e dell'attuale Commissario Monti.

L'UGL auspica che, tale fase critica, tutta incentrata solo sul chiacchiericcio e illazioni fuori contesto, venga fortemente contrastata, arginata ed emarginata, da tutti i soggetti operatori del porto che in questi ultimi anni hanno contribuito, con il loro impegno e il loro sacrificio alla garanzia del proseguimento della crescita infrastrutturale e occupazionale del Porto di Civitavecchia.

## Sicurezza in mare? Addio con la Legge Madia



### A rischio chiusura Squadra Nautica Polizia di Stato Napoli e Salerno

Roma, 3 agosto 2016 – Italia una terra circondata per tre lati dal mare senza più la **Squadra Nautica della Polizia di Stato**. Lo si legge tra gli articoli della Riforma della Pubblica Amministrazione. Le nostre coste, frontiere sud della Fortezza Europa, non avranno una forza di Polizia che controlli la Sicurezza e l'Ordine, lasciate dunque in balia del caso in nome delle riduzioni economiche. Le Squadre nautiche garantiscono il controllo delle acque territoriali marine e di quelle interne, vigilano le coste per prevenire e contrastare diversi reati, in particolare quelli legati all'immigrazione clandestina. La chiusura di circa 40 presidi di Polizia sul territorio con circa 8000 chilometri di costa è qualcosa di impensabile e pericoloso, è bene sottolineare che le **Squadre Nautiche vigilano e prevengono azioni illecite** e, in quanto appartenenti alla Polizia di Stato hanno **competenze sull'Ordine e la Sicurezza pubblica** ed utilizzano dotazioni differenti rispetto i corpi militari come la Guardia Costiera e la Guardia di Finanza. Istituite nel 2001 il loro operato costante, spesso in situazioni difficili, ha reso più sicure le città lungo la costa ma anche le aree turistiche. E' un dato di fatto: il Settore Nautico della Polizia di Stato è abbandonato a sé stesso, **"il Coisp" ricorda il segretario generale Coisp Napoli, Giulio Catuogno, "da sempre impegnato in prima fila per la tutela delle Squadre Nautiche di Napoli e Salerno ha segnalato il caso anche all'attenzione di alcuni rappresentanti del Parlamento, eppure ad oggi è silenzio assoluto"**. La razionalizzazione delle spese del comparto Sicurezza negli ultimi anni ha costantemente penalizzato il settore nautico quasi dimenticandosi dell'importanza che la vigilanza dei mari può avere in un contesto geopolitico delicato come quello attuale. Se si sperava che qualcosa potesse cambiare in meglio ci si era solo illusi di fatto se quanto previsto dalla **Legge Madia** verrebbe attuato sarebbero **"soppresse le Squadre nautiche della Polizia di Stato"**. Si elimina la Sicurezza in mare all'insaputa dei cittadini. **"E' anni che lanciamo l'allarme"**, continua Catuogno, **"sono le Squadre nautiche di Polizia di Stato che per prime hanno subito la spending review. Il Governo Renzi, come i precedenti, nasconde dietro una presunta "ridistribuzione delle risorse", la riduzione della spesa per la sicurezza. In un momento delicato come l'attuale, la sicurezza in mare e nelle coste diventa prioritaria. parrebbe che il Governo non abbia ben chiara la reale importanza di personale formato ad affrontare il mare con tutte le sue insidie. Gli uffici della Squadra nautica verrebbero eliminati perchè ritenuti improduttivi ma a pagarne le conseguenze sono e saranno i cittadini che vedranno chilometri di coste senza vigilanza. Mezzi logorati dall'uso, incertezze legate alla burocrazia contribuiscono a rendere le acque italiane poco sicuri ed in un'epoca storica in cui i mari sono crocevia di umanità e di merci non è certo l'opzione migliore."**

## - segue

---

A Salerno e Napoli, le Squadre Nautiche della Polizia di Stato versano in condizioni precarie "sottolinea Catuogno, "non è la prima volta che segnaliamo quanto la mancanza di uomini e mezzi renda difficile il lavoro dei colleghi operativi nella Squadra Nautica che, nonostante tutto, danno il massimo per vigilare il mare ancora di più in questo periodo dell'anno." "Probabilmente anziché sopprimere le Squadre Nautiche bisognerebbe dotare i presidi di nuovi mezzi e di nuova tecnologia riorganizzare a nostro avviso può voler dire sviluppare un progetto differente che vede il personale formato per la vigilanza a mare interagire in modo diretto con le altre forze a terra. "Suggerisce il **segretario generale Coisp Napoli**. "Pensare al Porto di Napoli caratterizzato da un importantissimo volume di traffico passeggeri e merci, oppure pensare alla riduzione SAR e alla scomparsa del supporto garantito sin ora alle strutture turistiche o ai Commissariati di Pubblica Sicurezza di Ischia e Capri senza l'ausilio della Squadra Nautica della Polizia di Stato è impossibile. Non bisogna poi dimenticare che il nostro specchio di mare d'estate vede un fitto navigare di yacht e superyacht di sceicchi e magnati che percorrono le rotte tra Napoli, Capri, Amalfi, Positano, Isole dei Galli e Ischia, nautanti che vanno non solo scortati ma anche controllati. Viene da chiedersi se a fronte di un presunto risparmio è giusto sacrificare così tanti servizi per il cittadino, mettendo a rischio la Sicurezza generale specie in un momento in cui nel Mediterraneo si gioca la grande partita del benessere sociale dell'Europa tutta. Anche le Squadre Nautiche di Napoli e Salerno, come tutti gli altri presidi, sono fondamentali per assicurare un'adeguata azione di prevenzione e contrasto delle attività illecite in mare a tutela dell'Ordine e della Sicurezza Pubblica la loro chiusura sarebbe un regalo a chi normalmente delinque" Conclude **Giulio Catuogno Segretario Generale Coisp Napoli**.

SLITTATA A OGGI L'APERTURA DELLA BUSTA

## Bolloré a Taranto, attesa per l'offerta

*In ballo il futuro dei cinquecento lavoratori dell'ex terminal container*

È slittata da ieri a questa mattina l'apertura della busta con l'unica offerta rimasta in campo per la concessione dell'ex terminal container di Taranto. Ma sulla vicenda la suspense resta alta. Il commissario

Sergio Prete, ha spiegato che il posticipo è dovuto al fatto che ieri alcuni membri della commissione che deve giudicare l'offerta non erano disponibili. Tuttavia ieri mattina la busta con l'offerta non era ancora arrivata in [redacted]. E intanto sulle banchine si diffondeva il timore che il principale interessato al terminal, ossia il gruppo francese Bolloré (attraverso la partecipata Saga Italia), fosse pronto a sfilarsi. «Domattina sapremo tutto», rassicurava ieri Prete.

Il discrimine, nella scelta da parte francese di confermare o meno il proprio interessamento, potrebbe essere dato dal destino dei lavoratori. L'uscita di scena da parte dei

vecchi azionisti, il terminalista Intactus e la compagnia marittima Evergreen, ha lasciato senza attività oltre 500 persone, a cui è stata riconosciuta la cassa integrazione fino al prossimo settembre. Nei giorni scorsi la cassa è stata prorogata fino alla fine del 2016. Una buona notizia per i lavoratori, che hanno evitato che scattassero i licenziamenti già a partire dal prossimo 1° settembre. Ma per il consorzio che riunisce Bolloré e lo Ionian Shipping Consortium presieduto da Rinaldo Melucci, la cui manifestazione d'interesse è stata l'unica accettata [redacted] significa invece le mani meno libere in termini di formazione dell'organico. Da qui il rischio di un passo indietro.

Un'altra considerazione che viene fatta nel mondo portuale pugliese è che difficilmente il terminal potrà accogliere molti container, dopo l'addio di due grandi operatori come i vecchi soci che non sono

riusciti a far decollare questa attività. C'è già chi, con molta ironia, prevede che i piazzali saranno coperti dai tubi necessari per l'impianto petrolifero di Tempa Rossa. D'altra parte, una delle società che partecipa al consorzio si occupa di ingegneria nel settore oil and gas. Se oggi non dovesse risolversi la gara, la questione sarebbe rimandata a settembre. Ma soprattutto, saltata la procedura pubblica, si

potrebbe andare alla trattativa diretta privata, con molta maggiore flessibilità e possibilità di contrattare le condizioni.

L'interessamento di Bolloré per il porto di Taranto è legato a e, forse, condizionato dalla partita per l'assegnazione dell'acciaieria. La Saga Italia e Ionian Shipping Consortium si sono unite assieme a Multi Marine Services offrendosi per gestire la logistica delle acciaierie. Ma in questo caso a essere interessata è la famiglia Orsola,

socio di Bolloré in Saga Italia, mentre i francesi rimarrebbero alla finestra. Insomma Vincent Bolloré continua a far parlare di sé per investimenti in Italia, ma al dunque non è chiaro quale ruolo voglia

giocare. Almeno questo è quanto accaduto per l'offerta a Mediaset e c'è da temere che lo stesso temporeggiamento possa ripetersi a Taranto, in uno scalo in debito di traffici da troppo tempo, nonostante che sia stato inserito nella lista delle nuove Autorità portuali di sistema. Il presidente del Consiglio, Matteo Renzi, e il ministro

delle Infrastrutture, Graziano Delrio, hanno ricordato che negli ultimi quattro anni sono stati investiti sullo scalo 428 milioni di euro. Renzi ha aggiunto che è finita la stagione degli assegni a vuoto. Fino a oggi, l'unico traffico nuovo o certo è l'arrivo, nel 2017, di sette navi da crociera.

Alberto Ghisla

La Cisl di Reggio giudica l' accordo per Gioia Tauro un passo importante

## Porto, evitare gli errori del passato Zes fondamentale per lo sviluppo

*La segretaria Perrone: staremo attenti a farne rispettare i termini*

L' accordo sottoscritto nei giorni scorsi a Roma sul porto di Gioia Tauro è «un passo importante».

Lo afferma, in una nota, Rosi Perrone, segretaria generale Cisl Reggio Calabria, aggiungendo che si valuta «con cauto ottimismo poiché in passato accordi sul porto ne sono stati sottoscritti parecchi, senza però apprezzabili risultati nel tempo».

Un plauso viene comunque espresso «per la parte di accordo che mira a costruire continuità lavorativa. Staremo attenti, così come abbiamo fatto in precedenza, affinché i termini dell' accordo siano rispettati da tutte le parti firmatarie. Pensiamo alla Zes, così come le questioni retro porto e rigassificatore sono aperte e devono essere rimesse in campo. Solo specializzando l' area in filiera del freddo sarà possibile attrarre nuovi investimenti, legando l' area al settore all' agroindustriale. In questo caso si potrebbero recuperare da subito 47 milioni di euro per costruire la piastra del freddo di cui 11 anticipati dall' **autorità portuale** per le opere di urbanizzazione».

A parere della sindacalista «Gioia Tauro, applicando la legge Delrio, necessita di una governance forte ed **autorevole** che la collochi strategicamente in un contesto di alleanze con

il sistema **portuale** del sud ed imposti un lavoro di programmazione e di rilancio del porto in un rapporto di serrato confronto con le parti sociali per una reale programmazione che vede al centro il rilancio, oltre allo stesso scalo, anche del retroporto ed el la intermodalità. Il tutto potrà realizzarsi attraverso il completamento del gateway ferroviario del bacino di carenaggio e del polo manutentivo delle navi».

«Temi, è bene ribadirlo, sanciti nell' accordo e rispetto ai quali è fondamentale stabilire un cronoprogramma con le parti sociali ed evitare - ammonisce Perrone - che l' atto sottoscritto possa fare la fine dell' Apq del 2010, mai realizzato. L' accordo è una buona base di partenza per lo sviluppo definitivo del porto e dell' area circostante ma a condizione che tutte le componenti facciano la propria parte. Come Cisl oltre che sostenere il lavoro fatto dalla federazione, insieme, saremo vigili e denunceremo ritardi ed omissioni. Gioia Tauro non può più aspettare».

MESSINA. Fondo Italiano di investimento cede agli armatori il suo 10 per cento

## Caronte&Tourist, shipping bond da 28 milioni

*Nel giugno 2011 il Fondo aveva investito 17,5 milioni di euro nella controllata Cartour, acquisendo nel 2013 le azioni della capogruppo fondata dalle famiglie Franza e Maticena. In questi cinque anni l'azienda ha cambiato pelle. Ecco come*

MESSINA. Grande movimento finanziario attorno al gruppo Caronte&Tourist. Il fondo italiano di investimento, partecipato anche dal Ministero dell' Economia e dalla Cassa Depositi e Prestiti, ha deciso la dismissione della quota del 10% detenuta in Caronte & Tourist.

L'operazione di acquisizione era stata decisa con il supporto di un gruppo di primarie banche nazionali, Intesa, Unicredit, Mps nel 2011, con la volontà di supportare le linee, oltre che di cabotaggio marittimo sullo Stretto, anche di collegamento Messina- e Catania-Salerno, nell' ambito del progetto "Autostrade del Mare".

L' investimento del fondo nel 2011 è stato di 17,5 milioni di euro. E la plusvalenza per il Fondo nazionale è stata assicurata dal fatto che in questi cinque anni il fatturato della capogruppo è cresciuto da 135 a 180 milioni di euro.

La partecipazione Il fondo italiano di investimento, considerata la positività dei dati, nel luglio del 2013 aveva esercitato il diritto di "swap" della partecipazione in Cartour e ha preso in quota il 10% della Capogruppo. Che ora ha fatto ricorso all' emissione di un prestito obbligazionario, tecnicamente uno "shipping bond" da 28 milioni di euro, per una operazione di acquisto di azioni proprie.

Ad assistere Caronte & Tourist è stato Legance e White & Case, sotto il coordinamento di Claudia Gregori per i profili fiscali e il supporto del consulente Francesco Di Bari.

Immagine "sociale" La società degli armatori Franza e Maticena, da quando è stata partecipata dal fondo di investimento nazionale, ha lavorato anche sul piano dell' immagine "sociale": a settembre la fondazione onlus "Giuseppe Franza ed Elio Maticena" metterà a disposizione la somma di 500mila euro per progetti che abbiano come obiettivo la crescita socioeconomica dell' Area dello Stretto, iniziativa che è stata presentata in occasione dell' inaugurazione della linea Telepass, nel corso della quale è stata inaugurata un' area gioco per bambini.

Ma se questi sono i dati positivi del bilancio, il rapporto della Caronte&Tourist con la città resta sempre

## - segue

---

"ro ro", un "sentiment" contrastato, come le navi che fanno avanti e indietro sullo Stretto.

La polemica L'ultima dimostrazione si è avuta dalla polemica nata tra la consigliera Ivana Risitano e l'amministratore delegato della Caronte, Vincenzo Franza, a proposito del contributo che il gruppo imprenditoriale assegna ogni anno per la Festa della Vara, quindicimila euro.

Un fatto che ha toccato anche il pensiero "pacifista" del sindaco Accorinti, che ha assunto i panni del mediatore. Ma se l'operazione di smobilizzo della quota da parte del Fondo di Investimento, ha anche il carattere strategico di evitare profili di incompatibilità, in considerazione del fatto che il Gruppo Caronte insieme a **Ustica Lines** ha rilevato la partecipazione ex Siremar della Compagnia delle Isole con il tesoretto interno di 55 milioni di euro di contributi statali garantiti per i prossimi dodici anni, la riorganizzazione aziendale tende sempre più a configurarsi come un modello di holding armatoriale, con interessi diffusi nei porti di Catania, Salerno e in Sardegna: lo Stretto di Messina è una componente pari solo al 50% del fatturato aggregato.

Con **Ustica Lines**, la società Sns partecipata al 50%, dal 1 settembre diventerà una società consortile, all'interno della quale sarà creata una separazione netta tra le linee degli aliscafi, che saranno compito dell'armatore Morace, e quella dei traghetti che faranno capo al gruppo Caronte&Tourist.

In questa direzione, l'amministratore delegato del gruppo Lorenzo Maticena, da nove anni si dedica allo studio dell'Lng, una rete di distribuzione del gas metano che dal Sud possa irradiarsi per i porti di tutta l'Italia: tratte brevi e regolari, quelle che si prestano meglio allo sfruttamento del gas naturale liquefatto. E proprio per dare l'esempio, Lorenzo Maticena ha commissionato ai cantieri ravennati Rossetti Marino la prima realizzazione di un traghetto "ibrido", a gas naturale, da inserire tra le 17 navi della flotta.

Il progetto Maticena Il progetto di Maticena, parte dalla considerazione che in Italia si ha uno dei più importanti operatori petroliferi, l'Eni, che gestisce le due condotte che trasportano il gas dal Nord Africa verso l'Italia. Basterebbe creare un punto in cui spillare la materia prima a Gela, dove si potrebbe fare costruire un apposito rigassificatore, e poi fare partire da lì le stazioni di distribuzione: tre sul lato tirrenico e tre sul versante adriatico. Un sistema di bettoline, o quelle che l'armatrice Valeria Navella chiama "Navi in infrastruttura" potrebbero assicurare i rifornimenti nelle stazioni. "Oggi- ha fatto rilevare Gerd Michael Wursin, direttore dell'ente di certificazione Dnv-Gil raggio di azione per il rifornimento di carburante è di 200-300 miglia nautiche. E ci sono pezzi di territorio, come le Isole Eolie, alimentate da sette generatori diesel dell'Enel. La Rete del gas potrebbe aiutare così la metanizzazione di aree ancora scoperte, come la Sardegna.

Il Mediterraneo è attraversato ogni anno da diecimila navi: ben 1250 sono fisse tra il Canale di Suez, nei pressi del quale l'Eni ha trovato il giacimento di gas più grande del mondo, e Gibilterra.

Di queste navi, il 25% sono traghetti, un mercato al quale ora il Gruppo Franza punta anche come fornitore di gas.

Fino al 23 una serie di stand ed eventi

## La Fiera d' agosto riapre le porte

*L' impegno: replicare il "gioco di squadra" per usufruirne tutto l' anno*

Fino a poche settimane fa serpeggiava in città il timore che lo spazio della Fiera sarebbe rimasto chiuso. Una soluzione trovata in extremis, lo sforzo economico dei privati - la società "People on the Move" di Claudio Prestopino, insieme alle associazioni di categoria Confcommercio e Confesercenti - e la positiva sinergia tra **Autorità Portuale** e gli assessorati comunali alla Cultura e Spettacolo e al Commercio, hanno invece permesso di mantenere viva una tradizione radicata nella memoria dei messinesi. Certamente non la tradizionale Campionaria, quella ormai da anni è un capitolo chiuso, anche per via dei tempi che cambiano, ma da ieri ha preso il via l'"Agosto in... Fiera 2016". Un po' di ritardo rispetto alla tabella di marcia nell' apertura dei cancelli e subito tanta gente a riempire lo spazio, curato nell' allestimento da Laura Abate e Cristina Ipsaro Passione di "Creab", coinvolte da Claudio Prestopino perché «sin da subito ho immaginato di offrire alla città un progetto capace di coniugare stand espositivi e spazi ampi e gradevoli dove passeggiare, far giocare i bambini e ospitare eventi artistici e d' intrattenimento». Un portale bianco e azzurro, costruzioni in legno a rievocare un lido balneare e uno sguardo al passato e alla "Messina Città Giardino". A salutare i messinesi anche la riproduzione del carro votivo di 8 metri, legato al contest "Io e la Vara" per rendere più "social" l' evento attraverso le foto dei visitatori. Poi un centinaio di stand, come da tradizione, il parco giochi per i più piccoli, e spazio anche al presidio Slow Food che nei prossimi giorni allestirà i laboratori del gusto per accompagnare i visitatori in degustazioni consapevoli e far scoprire i prodotti e le tradizioni del territorio. L' assessore Daniela Ursino si è detta «felice di essere riuscita ad aprire la cittadella fieristica alla città, un ringraziamento va ai privati che si sono messi in gioco. Un bello allestimento che ricorda la Messina città giardino e poi spazio agli approfondimenti culturali». Positiva la sinergia con l' **Autorità Portuale**, «c' è ancora da migliorare ma l' importante era permettere alla città di godere di questo spazio» ha detto il presidente Antonino De Simone. «Un gioco di squadra, per far vincere i messinesi» ha aggiunto Carmelo Picciotto presidente di Confcommercio.

«Certamente si può fare meglio ma un progetto avviato solo il 22 luglio ha portato ad un esito positivo garantendo alla città uno spazio di socializzazione» ha continuato Alberto Palella, presidente

## - segue

---

Confesercenti. «La Fiera è un appuntamento tradizionale dell' agosto dei messinesi, soprattutto di quelli che restano in città - ha concluso l' assessore Guido Signorino - ora bisogna lavorare affinché lo spazio potrà essere fruito 365 giorni l' anno».

Ingresso gratuito e apertura dalle 18 alle 00.30. Nei prossimi giorni verrà illustrato il cartellone di eventi collaterali, tra animazione per bambini e musica dal vivo. Tra le iniziative in programma "Fieri di essere" organizzata dall' associazione culturale "Liberamente" e dall' associazione Esn, con la collaborazione dell' associazione culturale "Scirocco" col patrocinio dell' assessorato alla Cultura e allo Spettacolo, prevista il 22 e il 23 agosto. Due giorni all' insegna di cultura e divertimento, con performance, tavole rotonde tematiche, mostre.

*Elisabetta Reale*

Il degrado, la burocrazia

## Ischia, giù il pontile Italia 90 si lavora anche a Ferragosto

Il Comune protesta, la Regione accelera dopo 26 anni di incidenti

Massimo Zivelli

ISCHIA. Troppo alto il rischio di incidenti nel porto, in questi giorni fra i più trafficati del golfo. Così la Regione ha deciso: farà eseguire lavori d'urgenza anche a Ferragosto per demolire il fatiscente pontile di attracco degli ischiesi, il cosiddetto molo di Italia 90, quello costruito per i mondiali e rimasto per decenni inutilizzato, inservibile. Dopo tre anni tra attese e rinvii, la Regione finalmente mette mano alla demolizione. I lavori inizieranno nei prossimi giorni, in coincidenza con il picco di arrivi e partenze nel principale scalo portuale dell'isola verde.

L'amministrazione locale non si arrende a commentare, temendo che dopo anni spesi in fure segnalazioni di pericolo, una richiesta di posticipare i lavori a settembre possa fornire l'alibi per ulteriori rinvii. Nelle stanze del municipio è già stato approntato tutto l'iter burocratico per accogliere nei prossimi giorni la chiesta della ditta incaricata dalla Regione per la demolizione. Un incarico che verrà liquidato per una somma che dovrebbe superare i 150 mila euro, considerato che oltre alla demolizione e alla bonifica dell'area, la ditta incaricata dovrà provvedere anche al trasporto e allo smaltimento dei materiali di risulta.

Il pontile totalmente dissestato e interdetto da anni, rappresenta infatti

per la terza estate consecutiva un monumeto alla vergogna per il porto d'Ischia e un grave pericolo alla sicurezza pubblica e alla manovra di navi, aliscafi, yacht e natanti che si servono dello scalo. Una porzione di banchina, quella del Redentore, che resta totalmente inutilizzabile perché proprio in questo punto c'è l'attacco del pontile interdetto, con grave rischio alla movimentazione del traffico commerciale e di portuale all'interno del porto realizzato più di 150 anni fa dai Borboni in quello che era l'antichissimo lago vulcanico di Ischia.

«Il porto è intasato fino all'inverosimile e la presenza di questo lugubre scheletro ci danneggia oltre a rappresentare un grave pericolo che mette a rischio la incolumità di tante persone, turisti e lavoratori del settore marittimo», lamenta il sindaco Giosè Ferrandino. Ma oltre al danno in termini commerciali ed economici, questa porzione di area totalmente abbandonata al degrado, ha rappresentato e rappresenta anche un pugno nell'occhio all'immagine dell'isola, ben visibile a tutti quelli che per la prima volta sbarcano nell'isola.

Piloni oramai sguincherati, sovrastrutture in legno cadenti e fragole, griglie in acciaio contorte. Questo lo spettacolo che si presenta a poche decine di metri dalla petrosa vista che offre di sé un'altra grande incompiuta della Regione: il depuratore che non verrà mai più ultimato perché si sono persi i fondi e che dal 2005 ha sventrato letteralmente il promontorio di San Pietro, sul lato est del porto. Anche questa, una ferita sul territorio, che chiassà quando potrà essere rimarginata ma che comunque aggiunge la lesina della mancata realizzazione del tanto atteso primo depuratore di cui l'isola sarebbe stata finalmente dotata.

Tornando al pontile, nel 1990 ne vennero realizzati due dalla Regione, sfruttando i fondi di Italia '90, per un costo complessivo - all'epoca - di 400 milioni di lire. Entrambi realizzati non in muratura ma in acciaio e legno, i pontili nel corso dei decenni sono stati spesso interdetti in maniera alternata, per dissesti vari. Nel 2013, approfittando dell'ultimo grave dissesto strutturale, il comune di Ischia ottenne finalmente che la Regione decretasse la demolizione di quello che spesso anche i paesaggisti hanno definito essere un vero e proprio ecomostro. Contro il quale, fin dall'atto del suo primo inserimento al comune, il sindaco Ferrandino ha sempre dichiarato di opporsi.

GIUSEPPE DI NERVA

### I pericoli

La struttura in acciaio fu realizzata per i Mondiali ma è stata sempre in abbandono

## Il disagio



L'area chiusa è a pochi passi dalla zona più affollata del porto

Non solo uno dei luoghi più affollati del porto, ma il pontile di Italia 90 ha rappresentato uno dei motivi di scontro con la Soprintendenza perché costituisce un elemento di rottura con il paesaggio circostante.

## Lo scempio



Materiali marci e inquinanti alti i costi di smaltimento

La struttura del molo di Italia 90 è stata danneggiata in più punti a causa delle collisioni sia con i mezzi da sbarco. Nel corso dei 26 anni però ha anche mostrato tutti i difetti di realizzazione, con cedimenti e pericoli in più punti.

## Le collisioni



Decine gli aliscafi in manovra finiti contro le banchine

Sul pontile Italia 90 è stato interdetto il transito pedonale da diversi anni, ma gli incidenti che hanno visto coinvolti pescanti e ragazzini spericolati si contano a decine. Un autentico scempio per troppo tempo sotto gli occhi di tutti.

## 1990 la costruzione

I due pontili di Ischia porto realizzati nella primavera del 1990, prima dell'inizio dei Mondiali di Calcio, costarono 400 milioni ciascuno. Uno di questi ha continuato a funzionare, l'altro ha creato sempre problemi sia per la localizzazione e sia per i ripetuti incidenti che si sono verificati.

## 150mila la spesa

La demolizione dopo ventisei anni costerà quasi quanto il progetto di costruzione: 150mila euro per rimuovere e smaltire i materiali ferrosi e i piloni che costituiscono l'intera struttura per l'attracco degli aliscafi che più volte è stata danneggiata e ha danneggiato i mezzi navali.



SAN LEONE

## Dopo molti anni di totale abbandono porticciolo bonificato da relitti e rifiuti

Uno degli angoli suo malgrado più squalidi e degradati di San Leone ha ritrovato dignità. Dopo la demolizione delle cabine attigue allo stabilimento Aster a ridosso di piazzale Giglia, ieri mattina il Comune con il coordinamento tecnico della **Capitaneria di Porto Empedocle** ha rimosso le tonnellate di «reperti archeologici» abbandonati da anni a ridosso del porticciolo, all'altezza dello scivolo per la mes sain mare oil ritiro a terra delle imbarcazioni. Una quantità notevole di relitti di piccole imbarcazioni in vetroresina e altre nefandezze ammassate in un luogo dove il decoro, l'igiene e anche l'eleganza la dovrebbero fare da padroni.

Il Comune si è avvalso delle imprese specializzate in questo tipo di intervento e tutto il materiale prelevato è stato destinato agli appositi centri di smaltimento, trattandosi ovviamente di rifiuti speciali. La speranza è che adesso il sito venga valorizzato e reso fruibile da tutti, non solo dai numerosi diportisti che vanta Agrigento, alla faccia della miseria economica che impazza in città.

*FRANCESCO DI MARE*

# «Solo tante promesse e pochi fatti L'amministrazione non è credibile»

*Assemblea Sanvincenzina attacca la giunta: «Troppe occasioni perse»*

- SAN VINCENZO -

IL GRUPPO consiliare «Assemblea Sanvincenzina» non si lascia sfuggire quanto dichiarato a «La Nazione» dall'assessore ai lavori pubblici Antonio Russo, per presentare una mozione che ha per oggetto la «richiesta valutazione danni e danni sversamenti».

IN EFFETTI, la frase che il gruppo di minoranza ha preso al volo è stata quella in cui l'assessore dice: «L'amministrazione comunale si sta attivando, attraverso i propri uffici tecnici e legali, per procedere nei confronti di Asa a cui verranno chiesti danni ambientali e di immagine»; questo, lo ricordiamo, a seguito gli sversamenti a mare con le conseguenti ordinanze di divieto di balneazione. «Troppe parole, pochi fatti. L'amministrazione Bandini ci ha abituato a grandiosi proclami seguiti troppe volte da ritrattazioni e giustificazioni»; così inizia Assemblea Sanvincenzina, che conti-

nua: «Quest'amministrazione a parole ci ha viziato pure troppo ma con i fatti è sempre andata lontano dalla soluzione dei problemi. Dopo l'ennesimo sversamento di liquami, poco dopo che l'amministrazione si era fregiata di aver portato a termine i lavori necessari per garantire che queste cose non accadessero più, la presa di posizione a parole è stata piuttosto chiara: l'assessore Russo ha dichiarato che l'amministrazione è intenzionata a chiedere danni ambientali e d'immagine e Roventini ha subito dopo confermato pubblicizzando l'articolo con le dichiarazioni del compagno di giunta». Assemblea Sanvincenzina allarga il tiro quando dice che «l'ultima occasione persa dall'amministrazione è legata al rifacimento del tratto dissestato dell'Aurelia Sud: [ ] promise il totale ripristino del tratto danneggiato dai camion della Sales e dello svincolo al termine dei lavori e l'amministrazione si giocò la promessa per placa-

re gli animi dei cittadini giustamente scontenti della pericolosità della strada. Solo da poco si è scoperto che l'amministrazione si è accontentata della promessa informale di un piccolo contributo».

INSOMMA, secondo il parere di A.S. «manca la credibilità necessaria per fidarsi di chi ad oggi non è riuscito ancora a farsi rispettare [ ] che dopo anni non è ancora riuscito a valutare le penali dovute per il ritardo di consegna del porto turistico (che ad oggi non è ancora stato consegnato) e che troppe volte nelle controversie e decisioni non privilegia l'interesse pubblico». Poi, il gruppo di minoranza chiude con un «vogliamo dare un'occasione unica alla maggioranza, porteremo in Consiglio comunale una mozione con l'impegno ben definito di valutare le responsabilità e l'entità dei danni da richiedere entro fine 2016. Vedremo come voterà la maggioranza, se confermerà almeno una volta con i fatti le proprie parole»

Piero Bientinesi



**FOCE DEL RENAIONE** Nei giorni scorsi in questo tratto di spiaggia è stata vietata la balneazione a causa della fuoriuscita di liquami

# Escavo al centro del caso-Viareggio

Oggi all'attenzione dei giudici amministrativi, ieri nell'inchiesta dell'Arma

### VIAREGGIO

«La Regione è impegnata a collaborare con il Comune di Viareggio per l'auspicato rilancio», scrive l'Avvocatura regionale al Consiglio di Stato. Un esempio ne è «il sostegno dato dalla Regione al sostegno della portualità per i rilevanti interventi di escavazione del fondali». Corsi e ricorsi della storia politica, amministrativa e giudiziaria della città è la sabbia. Quella che affligge il porto e la sua nautica e quella che si abbatte, puntualmente, sulle inchieste giudiziarie che puntano a fare luce sulla

pioggia di denaro pubblico speso almeno negli ultimi quindici anni senza esito alcuno almeno fino a quando la Regione stessa non ha deciso di costituire [redacted] regionale per governare il porto di Viareggio. Per capire di cosa si parla, solo da 2005 e 2010 si sono spesi dieci milioni di euro di fondi regionali. Anni in cui le cronache riportano puntuali gli allarmi per il porto sempre impraticabile.

Oggi l'escavo e l'impegno economico per garantire l'accesso alle darsene viareggine è un tema da magistratura, nel senso del Consiglio di Stato. Poco più

di un anno fa l'argomento approdava in Tribunale a Lucca, davanti al Gip che messo lo stop alle intercettazioni e alle perquisizioni chieste dai carabinieri del Nucleo investigativo di Lucca, decise a fare luce su come fosse stata gestita quella massa di denaro pubblico. Poco dopo l'archiviazione. Pietro Ricci, il tecnico in forza [redacted] ed il funzionario che per anni ha gestito le pratiche dell'escavo per il Comune, dichiarava al "Tirreno": «Io non ho detto che la draga ha fatto un buon lavoro. Io ho detto che la draga, quando era in moto, fun-

zionava. Ma in tutti gli interrogatori ho confermato che non era sufficiente a risolvere il problema». Perché, ricorda Ricci, «le draghe refluenti per me erano da eliminare, non erano utili allo scopo». Ma «c'era anche la Regione di mezzo, le amministrazioni che sono passate... Mi dicevano "mettici la refluyente, falla lavorare...per amor di Dio...". Draghe refluenti dell'impresa Sasit (Gruppo Del Pistoia). Su quella vicenda giudiziaria, però, la politica tutta - Regione e Comune compresi - non hanno sfatato. Con buona pace dei cittadini. (d.f.)

## FVG: Serracchiani, orgogliosi della crescita dell'autoporto di Pontebba. Inversione di tendenza



(FERPRESS) – Pontebba (Ud), 3 AGO – “Porterò all’attenzione degli uffici ministeriali a Roma la realtà doganale di Pontebba e del suo autoporto, sia perché sta facendo registrare numeri importanti rispetto al passato sia per la sua potenzialità di crescita legata alla vicinanza con il confine”. Lo ha dichiarato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, al termine dell’incontro svoltosi a Pontebba con gli uffici delle dogane e gli spedizionieri ospitati all’interno dell’autoporto.

Accompagnata dall’assessore regionale alle Risorse forestali, Cristiano Shaurli, dal sindaco Ivan Buzzi e dall’eurodeputato Isabella De Monte, la presidente ha preso visione della realtà locale, ascoltando le richieste e le necessità avanzate dagli interlocutori.

Come spiegato dalla responsabile degli uffici doganali, Margherita Zoni, l’attività ha fatto registrare in questo ultimo anno un deciso balzo in avanti, con un incremento quasi del 50 per cento delle pratiche legate all’export e del 65 per cento di quelle che hanno a che fare con l’import. Anche sul fronte dei mezzi movimentati all’interno dell’autoporto, gli spedizionieri attivi nella struttura hanno spiegato che si è passati dai 2400 camion del 2015 ai 2700 di fine a luglio, chiaro indice di ripresa rispetto a qualche anno fa.

“Di fronte ad una attività doganale che sta cambiando nel tempo soprattutto per il mutamento normativo e del cambiamento dei mercati di riferimento – ha detto Serracchiani al termine dell’incontro – va dato atto che i numeri di questi ultimi anni sono positivi”.

Per la presidente, ha contribuito ad un’inversione di tendenza rispetto al passato anche “la professionalità dimostrata sia dal personale della dogana che dagli spedizionieri di offrire un servizio rinnovato nell’accoglienza e nella capacità di dialogo con gli utenti”.

Sfruttando la collocazione a pochi passi dal confine e la riduzione dell’operatività dei Paesi vicini, ci sarebbero quindi ancora margini di crescita, tanto che Serracchiani ha assicurato ai presenti che porterà all’attenzione del ministero competente questa nuova prospettiva per l’area di Pontebba.

La presidente ha quindi visitato la Dm Legno, azienda che produce travi, lamellari incollate e pannelli x-lam per la copertura di solai o per la costruzione di interi edifici. Il processo produttivo si svolge partendo dal tronco di abete o larice selezionato dalle foreste locali, sezionato nella segheria poco lontana dal bosco, stagionato all’aria e infine sottoposto ad un trattamento di essiccazione controllata.

L’azienda opera in un contesto di filiera corta: lavora materia prima locale, incrementa il legno nella foresta e crea occupazione sul territorio. Al suo interno sono impiegate infatti circa 20 maestranze, prevalentemente del luogo.

Come rilevato da Serracchiani al termine della visita, “questa azienda è in continua crescita in un settore, quello delle case in legno, che vede le imprese del Friuli Venezia Giulia tra le protagoniste del panorama nazionale”.

“Questa attività – ha concluso – è motivo di orgoglio perché dimostra che si può lavorare in queste zone montane valorizzando il patrimonio esistente”.

### Trapani, i dubbi di Forza Italia sull' autorità portuale. Creato un consorzio d' imprese

Il coordinamento provinciale di Forza Italia interviene sul Porto di Trapani e sull' approvazione da parte del Consiglio dei Ministri in via definitiva, nei giorni scorsi, del decreto di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali. Decreto che prevede che il porto di Trapani sia accorpato all' autorità di sistema di Palermo, subendone l' egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico. Qui il contenuto completo della nota. " Riteniamo che sia importante sapere se qualcuno si sia mosso o abbia agito in qualche modo per tutelare l' autonomia del porto di Trapani oppure se sia stato fatto un accordo sulla pelle dei cittadini trapanesi. Sarebbe utile sapere, a tal riguardo, se la Regione Siciliana (che gode di uno statuto speciale), la deputazione regionale trapanese (cui è stata trasmessa la delibera del consiglio comunale dal titolo "Quale futuro per il porto di Trapani") e i vertici comunali, si siano mossi o si muoveranno in qualche modo in difesa e a tutela dei diritti della città di Trapani. Si sono attivati costoro per far sì che la Regione utilizzi, per il porto di Trapani, la facoltà di chiedere la moratoria di tre anni per l' applicazione del decreto? A tal proposito ci sono quindici giorni di tempo. Si spera che la

Regione e tutti gli altri, considerata la parentesi estiva e le belle e assolate giornate, non preferiscano andare in vacanza ". Consorzio Portuale Trapanese - Alcune delle imprese operanti nel porto di Trapani hanno dato vita al Consorzio Portuale Trapanese, con l' obiettivo di promuovere il miglioramento della competitività del sistema portuale, interportuale e logistico del territorio con lo sviluppo delle filiere della Blue Economy. Il Consorzio si propone di essere rete tra tutti gli operatori, in grado di proporre scelte e determinare indirizzi, attività essenziali per contribuire allo sviluppo del territorio. A presiedere il cda è stato chiamato il responsabile di Agci Agrital Giovanni Basciano. Ci sono anche Ettore Morace della Società di navigazione Ustica Lines, Francesco Fontana della società Traghetti delle Isole Spa, Nicolò Busacca della Egatour Viaggi, Andrea Sardo della agenzia raccomandataria marittima Spedimar, Nicola Morfino in rappresentanza del Consorzio Autotrasportatori Trapanesi coop.

PILLOLE

## Siracusa aderisce all' Area logistica integrata Sicilia orientale

SIRACUSA - "Il porto petrolifero di Siracusa è tra i più importanti in Italia, dotato di servizi di primordine: disporrà anche di banchine adeguate per fondali, lunghezza e spazi retro portuali in grado di permettere l'attracco delle più grandi navi da crociera oggi operanti nel Mediterraneo".

Lo dichiara il sindaco, Giancarlo Garozzo, dopo l'approvazione dell'accordo di adesione all'Ali, l'Area logistica integrata del quadrante della Sicilia Orientale.

Il dispositivo. Il ministero dell' Interno potenzia la vigilanza sui trasporti marittimi e monitora una decina di sospetti. Intensificata la sorveglianza soprattutto a Roma

## Porti, traghetti e foreign fighters così il Viminale rafforza la sicurezza

ROMA. L' intelligence nelle settimane scorse aveva avvisato che in agosto sarebbe aumentato il rischio di attentati in Italia.

E puntuale è scattato il piano Sicurezza del Viminale che già dai tempi di Charlie Hebdo aveva elevato l' emergenza al secondo livello, quello immediatamente precedente un attacco in corso. I punti principali disposti dal ministero dell' Interno prevedono il rafforzamento delle misure di controllo sui traghetti, nei porti e nelle aree degli aeroporti, affollatissime in agosto di turisti di tutto il mondo. E il monitoraggio a vista della decina di foreign fighter rientrata in Italia dopo aver combattuto in Siria contro Assad. Nessuno di loro, va detto, si è schierato tra le fila del Califfato.

Il dispositivo della sicurezza si rinforza soprattutto nella capitale dopo che l' Is toma a minacciare Italia e Vaticano: «Arriveremo a Roma» dicono in un video che ritrae piazza Navona.

La possibilità che il nostro Paese sia preso di mira potrebbe crescere ora come possibile ritorsione alla decisione del Governo di mettere a disposizione le basi militari italiane agli americani impegnati nei raid aerei anti Is in Libia, nella provincia di Sirte.

A preoccupare i servizi segreti non sono tanto i cosiddetti "obiettivi sensibili" già noti, ma quelli che vengono chiamati soft target. E d' altronde risulta impossibile presidiare tutti gli eventi culturali, i punti di ritrovo, le chiese e le sinagoghe periferiche. Impossibile impedire, osservano ancora gli 007, l' effetto emulazione da parte di persone fragili di mente suggestionate dalle notizie degli attentati jihadisti rilanciate in modo martellante sui media e attraverso i social network.

Il piano Sicurezza del Viminale tiene conto di tutte queste analisi. E punta soprattutto sulla velocità di risposta delle "Unità operative di pronto intervento". In Italia sono attive 24 ore al giorno le "teste di cuoio" antiterrorismo pronte a intervenire in brevissimo tempo in caso di un attacco che, in pochi minuti, come avvenuto a Nizza, può provocare decine di morti. I commando antiterrorismo sono composti dai corpi speciali delle forze dell' ordine (i Gis dell' Arma e i Nocs della Polizia), e da quelli delle Forze Armate, gli incursori paracadutisti Col Moschin e i Comsubin della Marina. Dalla velocità del loro intervento dipende il numero delle vittime di un eventuale attentato.

## - segue

---

A Roma, il questore ha disposto una zona di massima sicurezza attorno al Colosseo, con varchi controllati dalle forze dell'ordine e metal detector. La vigilanza è stata estesa nell'area di San Pietro, e sotto osservazione sono state messe le chiese in periferia, i centri commerciali e luoghi di ritrovo della cosiddetta 'movida'.

Nel Salento per la prima volta saranno allestiti metal detector e servizi di sicurezza in occasione della "Notte della Taranta" che si svolgerà la prossima settimana. A Napoli un corpo speciale super armato presidia il porto, ma sotto il Vesuvio la preoccupazione degli investigatori è un'altra: qui l'organizzazione jihadista passa per procurarsi passaporti falsi e carte di credito clonate.

Sul fronte della prevenzione, su cui punta in modo particolare l'Antiterrorismo, è stata aumentata in modo significativo l'attività di intercettazioni, sia telefoniche che telematiche.

Impegnati gli esperti della Polizia postale e dell'intelligence.

Negli aeroporti sono state potenziate le difese tecnologiche, con l'installazione di telecamere agli infrarossi per proteggere le recinzioni. E il potenziamento del sistema di videosorveglianza: a Fiumicino sono in funzione 2.100 telecamere, a Malpensa 2.400. È stato potenziato l'utilizzo dei varchi automatici ( e-gates), degli speciali microscopi per individuare passaporti falsi. Le unità di pronto intervento antiterrorismo aeroportuali, infine, hanno ricevuto in dotazione nuovi armamenti come la Ump Heckler Koch, una pistola mitragliatrice universale.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Nella capitale il questore ha disposto varchi presidiati dalle forze dell'ordine intorno al Colosseo CONTROLLI INTENSIFICATI Agenti della polizia e carabinieri pattugliano piazza del Duomo a Milano. Le misure di sicurezza sono state incrementate in molte città italiane.

*ALBERTO CUSTODERO*

**Il dispositivo.** Il ministero dell'Interno potenzia la vigilanza sui trasporti marittimi e monitora una decina di sospetti. Intensificata la sorveglianza soprattutto a Roma

## Porti, traghetti e foreign fighters così il Viminale rafforza la sicurezza

ALBERTO CUSTODEO

ROMA. L'intelligence nelle settimane scorse aveva avvisato che in agosto sarebbe aumentato il rischio di attentati in Italia. E puntuale è scattato il piano Sicurezza del Viminale che già dai tempi di Charlie Hebdo aveva elevato l'emergenza al secondo livello, quello immediatamente precedente un attacco in corso. I punti principali disposti dal ministero dell'Interno prevedono il rafforzamento delle misure di controllo sui traghetti, nei porti e nelle aree degli aeroporti, affollatissimo in agosto di turisti di tutto il mondo. E il monitoraggio a vista della decina di *foreign fighter* rientrati in Italia dopo aver combattuto in Siria contro Assad. Nessuno di loro, va detto, si è schierato tra le fila del Califato.

Il dispositivo della sicurezza si rinforza soprattutto nella capitale dopo che l'Is torna a minacciare Italia e Vaticano: «Arriveremo a Roma» dicono in un video che ritrae piazza Navona.

La possibilità che il nostro

Paese sia preso di mira potrebbe crescere ora come possibile ritorsione alla decisione del Governo di mettere a disposizione le basi militari italiane agli americani impegnati nei raid aerei anti Is in Libia, nella provincia di Sirte.

A preoccupare i servizi segreti non sono tanto i cosiddetti "obiettivi sensibili" già noti, ma quelli che vengono chiamati *soft target*. E d'altronde risulta impossibile presidiare tutti gli eventi culturali, i punti di ritrovo, le chiese e le sinagoghe periferiche. Impossibile impedire, osservano ancora gli O07, l'effetto annulazione da parte di persone fragili di mente suggestionate dalle notizie degli attentati jihadisti rilanciate in modo martellante sui media e attraverso i social network.

Il piano Sicurezza del Viminale tiene conto di tutte queste analisi. E punta soprattutto sulla velocità di risposta delle "Unità operative di pronto intervento". In Italia sono attive 24 ore al giorno le "teste di cuoio" antiterrorismo pronte a interveni-

ro in brevissimo tempo in caso di un attacco che, in pochi minuti, come avvenuto a Nizza, può provocare decine di morti. I commando antiterrorismo sono composti dai corpi speciali delle forze dell'ordine (i Gis dell'Arma e i Nocs della Polizia), e da quelli delle Forze Armate, gli incursori paracadutisti Col Moschin e i Comsubin della Marina. Dalla velocità del loro intervento dipende il numero delle vittime di un eventuale attentato.

A Roma, il questore ha disposto una zona di massima sicurezza attorno al Colosseo, con varchi controllati dalle forze dell'ordine e metal detector. La vigilanza è stata estesa nell'area di San Pietro, e sotto osservazione sono state messe le chiese in periferia, i centri commerciali e luoghi di ritrovo della cosiddetta "movida".

Nel Salento per la prima volta saranno allestiti metal detector e servizi di sicurezza in occasione della "Notte della Taranta" che si svolgerà la prossima settimana. A Napoli un cor-

po speciale super armato presidia il porto, ma sotto il Vesuvio la preoccupazione degli investigatori è un'altra: qui l'organizzazione jihadista passa per procurarsi passaporti falsi e carte di credito clonate.

Sul fronte della prevenzione, su cui punta in modo particolare l'Antiterrorismo, è stata aumentata in modo significativo l'attività di intercettazioni, sia telefoniche che telematiche. Impognati gli esperti della Polizia postale e dell'intelligence.

Negli aeroporti sono state potenziate le difese tecnologiche, con l'installazione di telecamere agli infrarossi per proteggere le recinzioni. E il potenziamento del sistema di videosorveglianza: a Fiumicino sono in funzione 2.100 telecamere, a Malpensa 2.400. È stato potenziato l'utilizzo dei varchi automatici (*e-gates*), degli speciali microscopi per individuare passaporti falsi. Le unità di pronto intervento antiterrorismo aeroportuali, infine, hanno ricevuto in dotazione nuovi armamenti come la Ump Heckler Koch, una pistola mitragliatrice univer-

### I PUNTI

**I GRUPPI DI INTERVENTO**  
Quando è difficile impedire l'attacco, lo si può almeno arginare: ecco perché vengono ampliati i gruppi di intervento speciale (Gis) e i Nocs

### I TRAGHETTI

Tra i potenziali obiettivi su cui aumentare la sorveglianza secondo l'intelligence: porti, traghetti e aeroporti

### I FOREIGN FIGHTER

Dieci foreign fighter sono stati messi sotto controllo dai nostri servizi: tutti uomini rientrati dalla Siria dove hanno combattuto

Nella capitale il questore ha disposto varchi presidiati dalle forze dell'ordine intorno al Colosseo



**CONTROLLI INTENSIFICATI**  
Agenti della polizia e carabinieri pattugliano piazza del Duomo a Milano. Le misure di sicurezza sono state incrementate in molte città italiane