



## Dai Porti:

### Venezia:

"...Luca Zaina è diventato statalista..." (Italia Oggi)

### Genova:

"...Equilibrio difficile ma il Porto Antico è una sfida vinta..." (La Repubblica)

"...Torre pilota tre anni dopo..." (La Repubblica GE)

"...Porto Genova primo in Italia con sistemi di ormeggio..."

(Ansa, The Medi Telegraph, L'avvisatore Marittimo)

"...Concessioni, siluro del Consiglio di Stato al regolamento..." (Ansa, The Medi Telegraph)

### La Spezia:

"...Bacini in attesa dello sblocco ..." (Il Tirreno)

"...Messineo favorito per guidare Spezia-Carrara ..." (Il Tirreno)

"...La Liguria torna regina della nautica..." (Il Secolo XIX)

### Livorno:

"...Verso la riconferma di Gallanti..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

"...Vas: ok dragaggi ma si punti anche sullo Scolmatore..." (Il Tirreno)

### Piombino:

"...Demolizione navi, i Neri a Piombino..." (Il Tirreno)

### Civitavecchia:

".. Moscherini al Pm: "non ho mai minacciato Monti"..." (Covonline)

"...Il gruppo Gavino va in treno..." (MF)

### Napoli:

"...Antonio Basile confermato Commissario Straordinario ..." (Seareporter.it, Ferpress)

### Messina:

"...Messina estende il servizio su India e Pakistan..." (the Medi Telegraph)

"...Porti: in Comune Messina ampliamento approdo Tremesieri..." (Ansa)

"...Per i Molini LoPresti futuro crocieristico ..." (Giornale di Sicilia)

### Augusta:

"...Potenza, Lo Bello sentito dai Pm ..." (Corriere della Sera, La Repubblica, La Sicilia)

## Notizie da altri porti italiani

Si oppone alla vendita del terminal crocieristico di Venezia decisa dall' **Autorità portuale**

## Luca Zaia è diventato statalista

*Contro una cordata internazionale che offre 24 mln di euro*

Non solo Popolare di Vicenza e Veneto Banca. A tenere banco in Veneto in queste ore è anche la privatizzazione del terminal crocieristico di Venezia. A vendere è la potentissima **Autorità Portuale** locale presieduta da Paolo Costa.

Già rettore dell' ateneo veneziano, ministro dei trasporti durante il primo governo Prodi ed infine europarlamentare di spicco, Costa è stato indotto a mettere in vendita il terminal da una serie di norme inserite nell' ultima Legge di Stabilità.

Lo scopo? Evitare una commistione di ruoli in capo all' **Autorità**, fino a poco fa azionista di controllo, concedente e vigilante del terminal. Troppe parti in commedia, insomma, anche per un Paese dove l' attivismo dell' azionista pubblico è ormai all' ordine del giorno. All' **Autorità Portuale** è pervenuta una sontuosa offerta da 24 milioni di euro da parte una cordata internazionale composta da tre notissime compagnie di crociera (Royal Caribbean, Carnival/Costa e MSC) e un noto operatore portuale turco, Global Holding, gestore del **porto** di Barcellona e da poco azionista di controllo del **porto** di Valletta a Malta.

A contendere il controllo del terminal è la Regione Veneto guidata dal leghista Luca Zaia all' insegna del motto «Venezia ai veneziani». La Regione infatti dispone di un diritto di prelazione e deve decidere entro l' 11 maggio se rilevare il **porto** allo stesso prezzo proposto dalla cordata internazionale. A confortare Zaia è anche una mozione del consiglio regionale del Veneto che lo scorso 19 aprile ha impegnato Veneto Sviluppo, la finanziaria della regione, ad acquisire il controllo del terminal. A volere l' intervento della Regione è l' intero arco politico della regione. Ma quando si parla di Venezia, le larghe intese non sono certo l' eccezione.

Vale il vecchio detto degli investigatori, secondo cui i veneziani sono come le loro case, storte e costrette ad appoggiarsi l' una all' altra pur di restare in piedi.

La partita tuttavia è tutt' altro che conclusa. È di queste ore la notizia di un' interrogazione urgente di Daniele Capezzone, parlamentare e fondatore del Gruppo Conservatori e Riformisti, che punta il dito sugli aspetti meno chiari della tormentata vicenda. Primo tra tutti, il prezzo della transazione, elevatissimo e molto contestato durante la procedura di gara, capace di schiudere le porte a una causa da danno erariale se finanziata con denaro pubblico. Ipotesi, quella del danno erariale, rafforzata dal

## - segue

---

fatto che la concessione del terminal scade tra soli otto anni (non ne è certo il rinnovo) e che il Mediterraneo risente dell'emergenza profughi, con il rischio di una considerevole riduzione del traffico crocieristico. C'è chi rileva come la Regione sia priva di credenziali solide come amministratore di terminal, che invece sono l'occupazione abituale delle grandi compagnie da crociera e di Global Holding.

Inoltre l'intervento della Regione non risolve, bensì aggrava, il conflitto di interessi sul porto. Per effetto della riforma portuale varata dall'esecutivo Renzi, è infatti la Regione a (co)nominare il vertice dell'autorità portuale, che vigila sul porto e dà la concessione al terminal, che è concessionario e soggetto vigilato. Ne consegue che, se la Regione acquisisse anche il controllo azionario del terminal, ricreerebbe un groviglio inestricabile di ruoli.

Sempre da Venezia, inoltre, arrivano conferme che l'episodio è causa di dissapori tra Regione e Comune. Quest'ultimo, infatti, lamenta gravi ritardi della Regione nell'erogazione dei fondi al Comune per il trasporto locale. È evidente che, a fronte di questi ritardi, l'accelerazione sull'acquisto del terminal da parte della Regione assumerebbe contorni paradossali. E il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, che notoriamente non ha peli sulla lingua, non le manderebbe certo a dire a Zaia.

© Riproduzione riservata.

*PIERPAOLO ALBRICCI*

## “Equilibrio difficile ma il Porto Antico è una sfida vinta”

Il presidente Dello Strologo: “C’è ancora molto da fare essere in concorrenza con Barcellona è un onore”

MASSIMO MINELLA

**N**ON ci pensa nemmeno a dire che va tutto bene. «I problemi ci sono, ci mancherebbe, ma se guardo al Porto Antico, lo considero una sfida vinta. E non lo dico da presidente della società, ma da cittadino, ancor prima quindi che assumessi questa carica». Ariel Dello Strologo guida la società che ha giurisdizione sulle aree dell'Expo o di fronte al possibile addio dei megayacht a no-

leggio del Myba che potrebbero prendere la rotta di Barcellona invita a riflettere o a tentare ogni possibile strada per indurli a cambiare idea.

Considera comunque quella del Porto Antico una scommessa vinta?

«Assolutamente sì. L'idea originaria di Renzo Piano si è tramutata in una vittoria per la città, che ragiona sempre più in termini turistici, o per i genovesi che hanno trovato una grande piazza sul mare».

I problemi, però, non mancano...

«L'equilibrio non è facile, ma secondo me ci siamo riusciti. Siamo in un luogo gradovole, che affascina il turista, ma anche in un'area che la città può vivere tutti i giorni dell'anno. Il problema sorge se si guarda al Porto Antico da una sola faccia della medaglia».

In che senso?

«Il turista può notare confusione guardando a un'area vissuta intensamente, con quel-

lo che può comportare dal punto di vista del decoro. Un cittadino può fare confronti con altre aree della città, può sottolineare il problema della sicurezza di sera o di notte. Insomma, qualcosa si perde da una parte e dall'altra. Ma se si guarda a tutte e due le facce della medaglia allora il risultato è positivo».

Ecco, il problema della sera, quello lamentato da alcuni partecipanti al salone del charter dei megayacht che potrebbe andar via da Genova...

«Per la sua conformazione e le sue dimensioni, il centro storico è una risorsa e un problema. Ma sono in atto interventi per migliorare le cose. Capisco che ci sia ancora molto da fare, ma sarebbe ingiusto non sottolineare il lavoro fatto dalla città e in particolare

dall'assessore Sibilla. Quanto all'ipotesi di addio del Myba, guarderei alla cosa in modo più allargato».

Che cosa intende dire?

«Che in questo caso la questione può anche essere di marketing territoriale. Si è fatta avanti Barcellona? A parte il fatto che sono lusingato dall'essere messo in concorrenza con questa capitale mondiale del mare, vorrei sapere le condizioni che Barcellona ha offerto agli organizzatori del Myba. È una questione economica? E allora ragioniamo anche noi su come provare a bilanciare questa offerta. Prima di dire che Genova ha fallito ci andrei cauto e aspetterei le decisioni ufficiali».

Il tema del Myba, quindi della grande nautica, non la spinge a una riflessione sul prossimo banco di prova internazionale, il Salone Nautico 2016?

«Certo. E la riflessione che faccio è molto semplice: lavoriamo con tutte le forze possibili per organizzare qui un grande salone. È questo il tema vero, un grande evento quest'anno e un radicamento sempre qui negli anni successivi».

Le proposte non mancano dai due fronti associativi che avete riunito nei giorni scorsi insieme alle istituzioni, non è vero?

«Sì, il tavolo che è stato messo in piedi è il risultato di un lavoro di squadra molto importante. Le istituzioni stanno tutte dalla stessa parte e gli operatori privati devono fare in modo che possano arrivare risultati sempre più significativi».

A cominciare da...

«Da Genova, ovviamente. Questo vale per l'evento di settembre 2016, ma non solo. Guardiamo infatti già a Genova 2017. In quali spazi e in quale periodo dell'anno dovranno appunto essere gli operatori a dirlo, valutando il momento più opportuno per aggredire il mercato. Questo tavolo è nato per risolvere i problemi. E a mio avviso si raggiunge l'obiettivo solo mettendo Genova al centro».

“Il prossimo banco di prova sarà con il Salone Nautico di settembre dobbiamo ribadire la centralità di Genova nella scelta delle aziende”

## LA CELEBRAZIONE

### Torre piloti tre anni dopo Oggi il ricordo della città

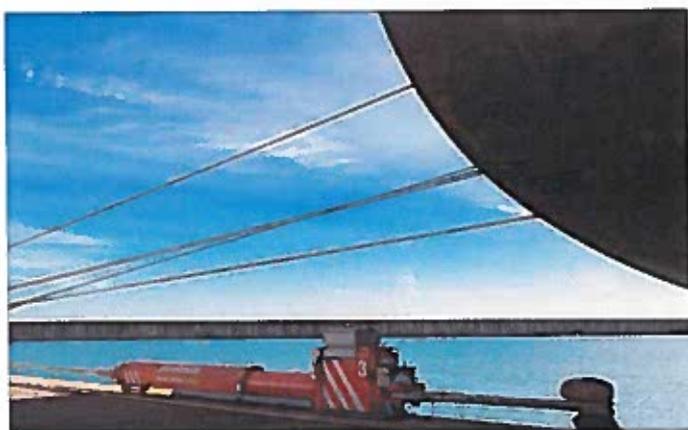
**U**NA messa per ricordare le nove vittime, l'inaugurazione di una scuola materna, la consegna di quattro borse di studio e l'inaugurazione della fine dei lavori di sistemazione della testata di Molo Giano. Sarà celebrato così, oggi, il terzo anniversario del crollo della torre piloti del porto, abbattuta nella notte tra il 7 e l'8 maggio, dalla Jolly Nero. Le celebrazioni sono state organizzate dalla Capitaneria di porto, dal Corpo Piloti e dalla Rimorchiatori Riuniti. Alle 10 verrà celebrata la messa dal cappellano militare Gianni Denegri e dai cappellani del lavoro presso la Chiesa di S. Maria Assunta a Carignano. Alle 11.30 verrà inaugurata la scuola materna Torre Piloti Molo Giano presso l'Istituto comprensivo S. Teodoro di Via Bologna (che il sabato, giorno della ricorrenza, sarebbe chiusa). Successivamente verranno consegnate quattro borse di studio agli eredi delle vittime da parte del Lions Club. Infine, alle 12.30 presso il Molo Giano verrà inaugurata la fine dei lavori di sistemazione della Testata del Molo Giano, dove sorgeva la Torre.



la Torre Piloti

# Al Vte il nuovo sistema di ormeggio STM

Genova - Ormeggio sicuri per le 20 mila teu. Serra: «Potremo intervenire prima che si creino situazioni d'emergenza».



Genova - Il porto di Genova continua a d attrezzarsi per accogliere le megaportacontainer. Ieri è stato presentato il sistema di ormeggio Stms (shore tension mooring system), che renderà più sicuro l'accosto alla banchina delle navi, in condizioni sfavorevoli per vento forte o onde di risacca. Si tratta di un investimento di circa un milione di euro effettuato dal Gruppo antichi ormeggiatori del porto di Genova per attrezzare due ormeggi nel bacino del porto di Prà. L'investimento è stato approvato dal ministero e l'utilizzo di questo strumento avrà una sua tariffa regolata, come gli altri servizi portuali. Il primo dei quattro Stms (due per ogni nave) è stato presentato ieri al terminal Vte di Psa dal presidente degli ormeggiatori, Alessandro Serra, alla presenza di Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di porto di Genova e commissario dell'Autorità portuale, e di Giovanni Benedetti, direttore del terminal.

## - segue

---

Lo shore tension, come spiega una nota degli ormeggiatori, è un «pistone ammortizzatore oleodinamico, che ad ogni operazione viene collocato in banchina dagli ormeggiatori, in posizione opportuna, collegato con la nave (uno a prua e uno a poppa) attraverso un cavo e messo in tensione con carichi di lavoro tarati sul bollard-pull delle bitte di ciascuna nave». Il sistema si aggiunge e non sostituisce i normali cavi di ormeggio che tengono la nave il più possibile ferma accanto alla banchina. In condizioni eccezionali, i cavi possono arrivare al limite della tensione per cui sono testati e si spezzano, provocando lo sbandamento della nave. **In questi casi, rari, ma pericolosi, i servizi tecnico-nautici del porto intervengono in maniera coordinata per mettere la nave in sicurezza, con l'ausilio di rimorchiatori che la riavvicinano alla banchina. Lo shore tension permette di monitorare in tempo reale la tensione a cui sono sottoposti i cavi da vento e onde.**«In questo modo - spiega Alessandro Serra - si può predisporre l'intervento prima che i cavi si spezzino, evitando che una situazione critica si trasformi in emergenza».

L'ammiraglio Pettorino ha ricordato che le moderne navi lunghe 400 metri sono come «quattro campi da calcio con una vela di 12 mila metri quadrati di superficie, rappresentata dalla fiancata esposta il vento. I servizi tecnico-nautici - ha aggiunto, riferendosi indirettamente alle critiche di alcuni operatori sull'utilizzo obbligatorio e i costi di queste attività - rappresentano la sicurezza di avere un presidio continuativo di ormeggiatori, piloti e rimorchiatori pronti a intervenire. **E' un momento di garanzia per tutti, che in Italia funziona». Gli shore tension utilizzati al Vte sono i primi in Italia. L'obiettivo degli ormeggiatori è acquistarne altri, soprattutto in vista dei futuri riempimenti nel porto di Genova.** «Gli accosti che sorgeranno a ponte Ronco o a calata Bettole - spiega Serra - con l'allargamento previsto dell'entrata di Ponente trasformeranno il porto di Sampierdarena in un porto canale, dove le navi sono più esposte alle turbolenze del vento e della risacca». I primi stms sono nati otto anni fa e sono stati sviluppati a Rotterdam da Krve, la locale corporazione degli ormeggiatori. Da due anni si stanno diffondendo per rispondere alle problematiche portate dalle grandi navi portacontainer e non soltanto. Anche le navi da crociera possono essere interessate. Oggi sono diffusi in altri porti oltre a Rotterdam, come Sines (in Portogallo), in Oman e a Melbourne e Brisbane (Australia).

Dal punto di vista energetico, stms non richiede alimentazione esterna perché il cilindro è di tipo idraulico, mentre l'unità di controllo wireless è alimentata da un pannello fotovoltaico. Le informazioni sulle condizioni di tensione del cavo vengono inviate a tutti i soggetti interessati (centrale operativa, Capitaneria di porto e singoli smartphone degli ormeggiatori in servizio).

## Porto Genova primo in Italia con sistema di ormeggio sicuro

Innovativo sistema che evita rottura cavi per picchi di tensione



(ANSA) - GENOVA, 5 MAG - Per la prima volta in Italia, a Genova, nel bacino portuale di Pra, viene introdotto l'utilizzo del Shore Tension Mooring System (Stms), un innovativo sistema che consente l'ormeggio della nave in tutta sicurezza evitando che i cavi di ormeggio si rompano a causa di picchi di tensione per vento o onde di risacca troppo forti. Nato e sviluppato a Rotterdam da Krve (ormeggiatori Olandesi) lo Stms è una sorta di pistone ammortizzatore oleodinamico, collocato in banchina, collegato con la nave sia a prua che a poppa attraverso un cavo e messo in tensione sulle bitte di ciascuna nave. I cavi del sistema così collegati si allungano e si ritirano in base alle sollecitazioni che ricevono. Il cavo di ormeggio della nave ottiene così elasticità ed evita di rompersi in caso di forti tensioni. Il sistema è stato presentato al terminal portuale Vte di Pra, alla presenza del commissario dell'autorità portuale di Genova, ammiraglio Giovanni Pettorino, attraverso una simulazione, utilizzando la trazione del rimorchiatore più potente attivo in porto, tarato a 60 tonnellate di Bollard Pull (tiro della bitta), equivalente ad una forza del vento di 70-75 nodi, praticamente una bufera. "Entro le 60 tonnellate - ha spiegato Alessandro Serra, presidente del gruppo Antichi Ormeggiatori - i cavi della nave, sollecitati dalle tensioni riescono a lavorare al meglio grazie allo Shore Tension. Oltre le 60 tonnellate il sistema inizia a elasticizzare il cavo che sopporta carichi di rottura fino a 150 tonnellate. Importante, ha sottolineato Pettorino, è il monitoraggio che l'Stms consente: attraverso l'unità di controllo wireless di cui è dotato viene registrato e trasmesso in remoto lo stress cui sono sottoposti la nave e i cavi di ormeggio, consentendo al personale di adottare le misure del caso per prevenire gli effetti di situazioni critiche. Il gruppo Antichi Ormeggiatori, che ha sostenuto l'investimento (ogni strumento costa sui 250 mila euro), può ad oggi contare su due ormeggi dotati di questa tecnologia, entrambi a Prà. Sistemi analoghi sono in funzione a Rotterdam, Sines (Portogallo), Oman e Australia. (ANSA).

## Genova, ormeggi sicuri per le 20 mila teu

Il porto di Genova continua a d attrezzarsi per accogliere le mega-portacontainer. Ieri è stato presentato il sistema di ormeggio Stms (shore tension mooring system), che renderà più sicuro l'accosto alla banchina delle navi, in condizioni sfavorevoli per vento forte o onde di risacca. Si tratta di un investimento di circa un milione di euro effettuato dal Gruppo antichi ormeggiatori del porto di Genova per attrezzare due ormeggi nel bacino del porto di Prà. L'investimento è stato approvato dal ministero e l'utilizzo di questo strumento avrà una sua tariffa regolata, come gli altri servizi portuali. Il primo dei quattro Stms (due per ogni nave) è stato presentato ieri al terminal Vte di Psa dal presidente degli ormeggiatori, Alessandro Serra, alla presenza di Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di porto di Genova e commissario dell'Autorità portuale, e di Giovanni Benedetti, direttore del terminal. Lo shore tension, come spiega una nota degli ormeggiatori, è un «pistone ammortizzatore oleodinamico, che ad ogni operazione viene collocato in banchina dagli ormeggiatori, in posizione opportuna, collegato con la nave (uno a prua e uno a poppa) attraverso un cavo e messo in tensione con carichi di lavoro tarati sul bollardpull delle balle di ciascuna nave». Il sistema si aggiunge e non sostituisce i normali cavi di ormeggio che tengono la nave il più possibile ferma accanto alla banchina. In condizioni eccezionali, i cavi possono arrivare al limite della tensione per cui sono testati e si spezzano, provocando lo sbandamento della nave. In questi casi, rari, ma pericolosi, i servizi tecnico-nautici del porto intervengono in maniera coordinata per mettere la nave in sicurezza, con l'ausilio di rimorchiatori che la riavvicinano alla banchina. Lo shore tension permette di monitorare in tempo reale la tensione a cui sono sottoposti i cavi da vento e onde. «In questo modo - spiega Alessandro Serra - si può predisporre l'intervento prima che i cavi si spezzino, evitando che una situazione critica si trasformi in emergenza». L'ammiraglio Pettorino ha ricordato che le moderne navi lunghe 400 metri sono come «quattro campi da calcio con una vela di 12 mila metri quadrati di superficie, rappresentata dalla fiancata esposta il vento. I servizi tecnico-nautici - ha aggiunto, riferendosi indirettamente alle critiche di alcuni operatori sull'utilizzo obbligatorio e i costi di queste attività - rappresentano la sicurezza di avere un presidio continuativo di ormeggiatori, piloti e rimorchiatori pronti a intervenire. E' un momento di garanzia per tutti, che in Italia funziona». Gli shore tension utilizzati al Vte sono i primi in Italia. L'obiettivo degli ormeggiatori è acquistarne altri, soprattutto in vista dei futuri riempimenti nel porto di Genova. «Gli accosti che sorgeranno a ponte Ronco o a calata Bettolo - spiega Serra - con l'allargamento previsto dell'entrata di Ponente trasformeranno il porto di Sampierdarena in un porto canale, dove le navi sono più esposte alle turbolenze del vento e della risacca». I primi stms sono nati otto anni fa e sono stati sviluppati a Rotterdam da Krve, la locale corporazione degli ormeggiatori. Da due anni si stanno diffondendo per rispondere alle problematiche portate dalle grandi navi portacontainer e non soltanto. Anche le navi da crociera possono essere interessate. Oggi sono diffusi in altri porti oltre a Rotterdam, come Sines (in Portogallo), in Oman e a Melbourne e Brisbane (Australia). Dal punto di vista energetico, stms non richiede alimentazione esterna perché il cilindro è di tipo idraulico, mentre l'unità di controllo wireless è alimentata da un pannello fotovoltaico. Le informazioni sulle condizioni di tensione del cavo vengono inviate a tutti i soggetti interessati (centrale operativa, Capitaneria di porto e singoli smartphone degli ormeggiatori in servizio). Alberto Ghiara

# Concessioni, siluro del Consiglio di Stato al regolamento

Genova - Nel mirino la procedura pubblica giudicata insufficiente.



Genova - Rimandato. Non interamente bocciato, ma il regolamento sulle concessioni portuali esce dal parere del Consiglio di Stato, un po' ammaccato. I terminalisti aspettano da 22 anni un regolamento che disciplini le concessioni in ambito portuale. In realtà la legge attuale (la 84/94) ha già consentito a diversi porti in Italia di provvedere all'allungamento di quelle in scadenza. Trieste ha prorogato per 60 anni, Spezia è stata rapida a concedere il rinnovo. Manca sostanzialmente solo Genova. **L'Authority ha sempre sostenuto di voler aspettare l'attuazione del regolamento e il ministero ha cercato di far procedere il provvedimento speditamente.** L'iter prevede il passaggio al Consiglio di Stato che ieri però ha chiesto diverse modifiche al testo inviato dagli uffici di Delrio. Il principale rilievo è sulla procedura di evidenza pubblica.

Stefano Zunarelli, esperto della Struttura tecnica di Missione del Ministero, a Bari aveva esposto i 15 articoli del nuovo regolamento e aveva puntato proprio su questo procedimento: «L'AdSP concedente...pubblica la domanda e dà l'avvio al procedimento di evidenza pubblica secondo le modalità ordinarie». Su questo principio il Consiglio di Stato avverte: **«Non appare soddisfacente la procedura di evidenza pubblica, di attuale usuale utilizzo...che pure continua essere richiamata nel testo sottoposto a parere, la cui distanza dal procedimento di gara è evidente»** perchè l'evidenza pubblica «garantisce sì la pubblicità e visibilità dell'azione amministrativa, ma non limita minimamente la discrezionalità dell'ente pubblico». Troppo potere di scelta all'Autorità portuale in sostanza, quando invece si «dovrebbe tendere alla normalizzazione dei margini di discrezionalità, acquisendo le caratteristiche della "procedura di gara"».

## - segue

---

Lo scopo del Consiglio di Stato è spronare il Mit ad aprire alla concorrenza - e non è un caso che siano citate le disposizioni europee - e invita a fornire «elementi chiarificatori in tempi rapidi» per completare il parere obbligatorio. La questione è in punta di diritto, ma semplificando , **c'è un sorpasso deciso del Consiglio di Stato sul Mit e sull'Unione Europea** che pure quel regolamento che viene smontato, lo avevano approvato. Anche una eventuale «distonia» con il decreto di riforma complessiva dei porti, è compresa nel parere che per ora è interlocutorio: «Si chiede una verifica della tenuta del testo in relazione alla contestuale riforma della governance e delle competenze delle Autorità portuali e gli interventi in materia di logistica nonché, non da ultimo, di piani regolatori e pianificazione di settore». E nel finale altre due stoccate: «Si manifestano, fin da subito, non poche perplessità...sulla scelta di non indicare già nel decreto in argomento i criteri per il calcolo dei canoni demaniali minimi...come invece sembra imporre la legge». Il rischio è « di far ulteriormente procrastinare il perfezione dell'opera di attuazione meritevolmente avviata e quindi l'introduzione degli effettivi elementi di novità nelle procedure concessorie». **«Noi ci riconosciamo in quello schema che ha proposto il Mit e spiegato dal professor Zunrelli - dice Marco Conforti, numero uno di Assiterminal - anche se non vuol dire che approviamo a scatola chiusa un provvedimento che non abbiamo ancora letto. Siamo come sempre, a disposizione per risolvere un vuoto che dura da 22 anni». Ora però i tempi rischiano di allungarsi ulteriormente.**

**ECONOMIA DEL MARE** » AL BIVIO FRA CRISI E RILANCIO

# Bacini in attesa dello sblocco dal pm col progetto

Adesso è il magistrato che ha in mano la decisione sul dissequestro per far ripartire la gara sospesa. Intanto, dopo gli scontri ecco segnali di disgelo per l'utilizzo della banchina 76 per le riparazioni

LIVORNO

Per sbloccare il bando relativo all'affidamento dei bacini, i tecnici [redacted] hanno presentato al pm il progetto, messo a punto da Azimut e con l'ok del Rina, per sollevare la nave Urania e consentire in sicurezza gli ulteriori accertamenti per le indagini sulla morte dell'operario napoletano nell'agosto scorso. A questo punto tutto è nelle mani del pm che indaga sul tragico incidente sul lavoro.

È rimasto nel freezer l'iter di uno dei tre bandi-chiave che Palazzo Rosclano, sede dell'istituzione portuale, mette in pista in questi ultimi mesi. Non si creda, di fronte alla maxi-Darsena e alla privatizzazione della Porto 2000, che si tratti di una vicenda minore: l'affidamento del bacino in muratura e del bacino galleggiante sono questione incandescente che ha acceso anche lo scontro politico. In ballo è - come da burocratese d'ordinanza - «l'assenimento in concessione demaniale marittima del compendio dei Bacini di Carenaggio del Porto di Livorno». Nell'avviso [redacted]

«I riflettori erano puntati sugli specchi acquei e le aree a terra del porto di Livorno, ricompresi tra la banchina 76 e la banchina 78, comprendendo anche le due gru da allestimento navale, attualmente fuori servizio, insistenti sulle aree predette». Solo poche settimane prima del cedimento della nave del Car all'interno del bacino galleggiante erano scaduti i termini entro i quali dovevano farsi avanti i pretendenti che avrebbero poi dovuto presentare l'offerta: tutto è rimasto congelato.

La questione dei bacini di carenaggio è tornata sotto la

lente anche nell'incontro promosso dal vescovo Giusti in curia (del quale diamo conto in altro articolo nella pagina accanto). Oltre ai passi avanti sul versante del dissequestro da parte dell'autorità giudiziaria, si registra qualche segnale di disgelo anche dopo una serie di aspri scontri nell'utilizzo di questi spazi. Nell'incontro in vescovado è emerso che segnali di una disponibilità reciproca sono arrivati anche [redacted] in un faccia a faccia con Jobson Group e Azimut a Palazzo Rosclano.

«Abbiamo avuto un incontro in [redacted] - ha confermato Massimo Netti della Jobson Group - e c'è stata una buona disponibilità da parte [redacted] che cercherà di mettere in campo incontri settimanali o mensili per schedare il lavoro sulla banchina 76, una banchina tecnica, in attesa della definizione della gara sui bacini».

Netti aveva appena raccontato in coda al dibattito che il suo gruppo aveva dovuto portare 3 navi a Piombino, l'ultima di 300 metri, perché a Livorno non avevano trovato spazio in banchina. «Guerrieri, commissario dell'Autorità portuale di Piombino, - ha detto Netti - è un uomo pratico che guarda al lavoro della sua città, speriamo che questo avvenga anche a Livorno; noi il lavoro e le navi le abbiamo, dobbiamo capire se portarle qui o se dobbiamo continuare a portarle fuori».

### FRONTE DEL PORTO

# Messineo favorito per guidare Spezia-Carrara

La sua nomina sarebbe vista come una compensazione per lo scalo di Marina che perde l'autonomia. Ma lui dice: «Solo voci, i giochi sono ancora da fare»

► CARRARA

Quindici porti in cerca di presidente. La riforma del sistema portuale voluta da Renzi e firmata Delrio non è ancora operativa, ma la corsa alle poltrone di comando dell'Autorità portuali, ora più grandi e più importanti per gli effetti degli accorpamenti voluti dalla riforma, è già iniziata. E alla corsa alla presidenza partecipa anche Francesco Missineo, attuale presidente della [ ] di Marina di Carrara, ente che sarà accor- dato a quello della Spezia.

Le voci che girano in macchina, ma meglio sarebbe dire nel corridoio della politica romana e delle lobby legate ai traffici portuali, dicono che Missineo è in corsa per assumere il comando della Autorità della Spezia e Marina di Carrara. Una nomina in qualche misura considerata "logica": la scelta di Missineo avrebbe un valore di compen-

sazione per Carrara. La cittadina apuana perde l'autonomia della gestione del porto, ma viene "risarcita" assegnando la presidenza [ ]

[ ] accorpata della Spezia a un carrarese. Che poi di Carrara non è (anche se ci abita), non è neanche toscano (è di Salerno), e che tuttavia dal 2012 è a Marina, è stato scelto dalla Regione Toscana e dai sindaci della provincia e si può dire dunque toscano e carrarino di adozione.

Secondo il Secolo XIX Messineo è al momento il candidato numero uno a prendere il comando [ ]

[ ] della Spezia, oggi timonata da Lorenzo Forciere, ex sindaco della Spezia, ex sottosegretario alla Difesa, e dato come possibile prossimo candidato del Pd alla carica di sindaco della Spezia. L'interessato, però, frena, minimizza, avverte: sono solo chiacchiere, i giochi sono tutti da fare. «Beh, mi fa piacere che si dica che io

sarò il prossimo presidente della [ ]». Però non so da dove si ricavi questa ipotesi, visto che la riforma non è ancora stata completata e che di nomi e caselle da occupare ancora non si parla», dice.

In effetti, la nuova geografia del sistema portuale italiano è già delineata e decisa a livello politico, ma non ancora "formalizzata". Si attende ancora il parere obbligatorio del Consiglio di Stato sulla bozza approvata dalla Conferenza Stato-Regione a cui dovrà seguire il passaggio nelle commissioni parlamentari del decreto. In altre parole: ci vorranno, come minimo ancora mesi, dai tre ai sei mesi. «E nel frattempo, questo lo hanno detto chiaro fonti ministeriali - dice ancora Missineo - di nomine non si parla. La parola d'ordine a Roma è: prima la riforma e poi i nomi». Nomi che saranno fatti dal ministro dei Trasporti e Infrastrutture,

sentiti i presidenti delle Regioni interessate (nel caso Liguria e Toscana), mentre prima erano gli enti locali a indicare una terna di nomi su cui poi sceglievano ministro e Regioni. Tradotto: la partita si gioca fra Delrio, Rossi e Toti.

Se non si sbilancia sulla nomina, Missineo, tuttavia, già traccia il percorso futuro. «Il rischio di marginalizzazione del porto di Marina di Carrara (temuto da molti) non ci sarà. No, il problema vero non è quello. Piuttosto, ci sarà da lavorare molto dal punto di vista tecnico e amministrativo per seguire le indicazioni che ci arriveranno da governo e Regione, occorrerà armonizzare le normative che oggi fanno a capo a due Regioni diverse e possono avere punti su cui è necessaria un'integrazione. Un lavoro necessario per garantire continuità nella gestione dei porti».

Chi poi farà questo "lavoro" è ancora tutto da vedere, ripete Missineo. Ma che sarà lui il "predestinato" non è un azzardo prevederlo. (c.f.)

# La Liguria torna regina della nautica

Tra Portofino e Spezia tre yacht da record segnano la rinascita del settore

## IL CASO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** È l'essenza della nautica: peso economico di rilievo, ma con stile; posti di lavoro, cantieri e tecnologia per un prodotto finale glamour e di alta gamma.

La Liguria torna capitale del settore non solo nel week end di consacrazione del made in Italy. Tre eventi di rilievo metteranno in vetrina nuovi yacht da record e iper-tecnologici che faranno sognare la maggior parte dei comuni mortali, ma che per alcuni fortunati si trasformeranno invece in un desiderio esaudito. Sono simboli della rinascita del settore dopo la crisi degli ultimi anni e della centralità della Liguria nella cantieristica.

Il Sybaris si prepara a fendere le onde sinuoso con i suoi 70 metri di lunghezza: è il veliero più grande mai realizzato in

Italia e lo ha costruito Perini Navi nei cantieri di La Spezia. Domani le maestranze celebreranno il battesimo di una delle imbarcazioni a vela più grandi al mondo firmata dagli ingegneri del cantiere con il francese Philippe Briand. Lo scafo è in alluminio con una chiglia di profondità variabile dai 4,5 agli 11,74 metri che consente l'accesso alla maggior parte dei porti e delle insenature. Il Sybaris segna un altro record, il Flying bridge più grande mai realizzato su una nave a vela. Il veliero ha una stazza da 850 tonnellate e

spazi interni normi disegnati per la prima volta da Ph Design, interior designer americani alla prima esperienza nello mondo dello yachting. Eleganza e tecnologia: il piano velico fa perno su due alberi in carbonio e volanti in kevlar ed è imponente, con oltre 2300 metri quadrati.

Domani sarà anche la giornata di un'altra imbarcazione da record che diventerà la regina del Tigullio per due giorni. Sanlorenzo presenterà uno yacht da record da 32 metri di

lunghezza che ha una caratteristica unica nel suo genere: è la prima imbarcazione ibrida al mondo di queste dimensioni. Per celebrare l'evento i

cantieri spezzini hanno invitato 450 ospiti tra armatori e potenziali acquirenti della nuova nata che parteciperanno ai festeggiamenti che si

apriranno questa sera con la cena di gala e continueranno domani. La barca ha una propulsione mista diesel/elettrico il cui principio di funziona-

mento è simile a quello delle auto ibride. Domani mattina la barca effettuerà le prime prove in mare a Rapallo, navigando a 9 nodi nelle acque del Golfo. La passerella marina della nuova barca si concluderà a Portofino dove i cantieri hanno deciso di dedicare esclusivamente il porticciolo alla nuova nata di casa Sanlorenzo così da mettere in vetrina ancora meglio la nuova imbarcazione ibrida sino a domenica. Il costo? Per portare a

casa la barca "eco-chic" potrebbero servire anche 40 milioni di euro, ma sono cifre non confermate dai cantieri.

Il terzo grande evento della nautica in Liguria è firmato Baglietto. Per il cantiere il nuovo "46m Fast" è un ritorno al classico, con una decisiva rivisitazione tecnologica. Lo yacht arriva sino a 28 nodi di velocità, ma riesce ad abbinare la linea grintosa con i grandi spazi che i designer hanno pensato sia all'interno che all'esterno: contatto con il mare

negli spazi aperti e quattro cabine ospiti con bagno privato e la suite armatoriale sul ponte superiore. Domani ci sarà il varo del nuovo gioiello dei cantieri liguri a Spezia.

«È il segno che la Liguria della nautica è in ripresa - spiega Lorenzo Pollicardo segretario generale di Nautica Italiana - La Spezia è il secondo polo del settore dopo Viareggio e quindi tra i primi al mondo». La maggior parte di queste barche sono destinate all'export, con una quota vicina al 95%. «ma per la prima volta la tendenza del mercato italiano è in crescita con +12%. Lo avevamo già visto nel 2015 e si sta confermando nel primo trimestre di quest'anno con il fatturato che cresce finalmente a doppia cifra del 12% - spiega Marina Stella direttore generale di Ucina - È un settore centrale per la Liguria: c'è il più alto valore aggiunto di produzione cantieristica di tutta Italia e a Genova si tiene la rassegna più importante del settore, il Salone Nautico».

www.tehemediatelegraph.it

© BY NENDALCUNDIRI | IRRSARVA |

# Il Tirreno

➔ TOTO-NOMINE PER IL TIMONER DEL PORTO

## Verso la riconferma di Gallanti: l'ok a Basile a Napoli è un segnale per Livorno e Piombino



L'ammiraglio Antonio Basile è stato confermato commissario del porto di Napoli (la cui gestione è ormai da più di tre anni). È stato lo stesso Basile a dare l'annuncio della firma del decreto da parte del ministro Delrio. Cosa c'entra Livorno?

C'entra eccome: l'incarico di (foto) come commissario scadrà la prossima settimana e quello di Luciano

Guerrieri a Piombino in queste ore: il segnale che il ministro Delrio ha dato a Napoli potrebbe replicarsi anche a Piombino e a Livorno.

La formula usata per confermare Basile è la stessa già usata tanto per Gallanti che per Guerrieri in precedenza: un incarico della durata massima di sei mesi ma con l'esplicita previsione di decadenza nel caso il ministro nomini un presidente. In sostanza, Delrio

vuol tenersi le mani libere di fronte agli interrogativi sui tempi dell'effettiva entrata in vigore della riforma della portualità. A ciò si aggiunge che per Livorno la situazione è ancor più particolare: non c'è solo da attendere il Consiglio di Stato (e magari gli scontri con le Regioni), qui sono in ballo proprio in questi mesi il bando per la Darsena Europa, la privatizzazione della Porto 2000 e l'affidamento dei bacini.



IL LEADER DI SÌ TOSCANA A SINISTRA

## Fattori a tu per tu con Gallanti

«La riforma è una occasione sprecata e la colpa è del Pd»



Tommaso Fattori

LIVORNO

Tommaso Fattori incontra il capogruppo di SÌ Toscana a Sinistra e colloquia con il commissario uscente per discutere del futuro dello scalo livornese «in vista della rivoluzione che il porto si prepara ad affrontare, tra le promesse del Pd e le necessità del territorio» racconta Fattori elencando le numerose preoccupazioni del suo partito, che in Regione siede ai han-

chi della minoranza.

«La riforma delle Autorità Portuali - dice - è un'occasione persa: poco razionale la scelta di accoppiare Carrara a La Spezia, a tutto svantaggio della Toscana. È una manifestazione dell'inclinazione del Pd (Renzi per primo, ma Bossi è stato un buon allievo) ad accentrare il potere. Vogliamo quindi che ci sia un presidio affinché l'occupazione sul territorio sia tutelata in termini di qualità e quantità».

Fattori vuole una netta separazione tra armatori e terminalisti per scongiurare l'insorgere di monopoli: «Perché guardiamo

con favore all'operazione compiuta dal ministero per sottrarre il futuro comitato portuale agli interessi privati».

La chiave di volta, secondo Fattori, sono le infrastrutture: «La Piattaforma Europa va certo integrata con gli elementi sistemici costituiti da retroporto e interporto, recuperando il ritardo storico nella realizzazione dei collegamenti ferroviari, ma per accogliere i 350 milioni degli investitori (per altro inferiori alle aspettative) i soldi stanziati dal governo non sono sufficienti e le cifre indicate dalla Regione sono tutte da verificare».

Per il capogruppo di SÌ infatti lo sviluppo deve passare senza indugio dall'economia circolare: «Le tendenze indicate dalle direttive europee vanno inevitabilmente in quella direzione e se Livorno saprà anticiparle, incoraggiando le avanguardie del territorio in termini di riqualificazione eco-compatibile e digitalizzazione, potrà conquistarsi una posizione di leadership sul Continente». Per Fattori il risultato si vedranno «da qui a vent'anni» ma serve fin da ora «una visione chiara e condivisa di politica industriale per avviare nella giusta direzione l'evoluzione dello scalo».

Matteo Scardigli

COMMISSARI DI LIVORNO E PIOMBINO RESTANO SALDAMENTE AL LORO POSTO

## Gallanti e Guerrieri: pronta la riconferma per altri sei mesi

LA CONFERMA nero su bianco non c'è ancora. Ma ieri le fonti del ministero delle infrastrutture - dove nascono i decreti relativi alle nomine - e quelle politiche vicine alla Regione, hanno fatto filtrare la notizia che i due commissari delle Port **[redacted]** di Livorno e Piombino saranno confermati. Di più: Luciano Guerrieri, che si pensava scadesse ieri, scade invece oggi, e da Roma si assicura che il relativo decreto era già pronto nella tarda serata. Dovrebbe arrivare oggi, con la conferma come commissario per altri sei mesi «o fino all'approvazione della riforma dei porti». Gallanti invece scade venerdì 13, ma pare che lo stesso presidente della Regione durante la sua visita a Livorno alla festa dell'Arca ieri abbia fatto sapere che sarà anch'egli confermato con la stessa formula. Sia per Gallanti che per Guerrieri si tratta di una mezza notizia: nel senso che la logica diceva già da tempo che sarebbero stati confermati. Il primo, perché è a metà dell'opera più importante per il porto di Livorno, la gara per la piattaforma Europa ed ha registrato di recente anche importanti successi come il mutuo con la BEI (in tandem con la Regione). Il secondo perché a Piom-

bino ha fatto più che bene e anche come commissario sta chiudendo contratti storici. Proprio ieri infatti ha firmato con la nuova società tra il gruppo Neri e il cantiere San Giorgio l'avvio della concessione che vedrà a Piombino l'importante piattaforma per la demolizione e il refitting delle navi obsolete sia militari che civili. Un investimento che comporterà a regime almeno altri cento posti di lavoro.

**STRETTAMENTE** legata alla riconferma di Gallanti sarà anche quella di Massimo Provinciali, suo segretario generale: che scade tra qualche settimana e che Gallanti intende riconfermare. La conferma dei commissari, che vale anche per Provinciali, è quella che il ministero ha utilizzato all'inizio della settimana per confermare il commissario del porto di Napoli: «fino all'entrata in vigore della riforma portuale e comunque non oltre sei mesi». Ottimismo di Delrio, convinto che la riforma ci sarà prima di sei mesi, o scaramanzia? Le commissioni parlamentari per il parere obbligatorio non sono state ancora convocate. Con l'«ingorgo legislativo» in atto in parlamento, fare pronostici sui tempi è azzardato. Intanto ci saranno altri sei mesi con i soliti noti.  
A.F.



«La riconferma fino all'entrata in vigore della riforma portuale e comunque non oltre sei mesi»

**PROTAGONISTI**  
**[redacted]** qui a  
sinistra, commissario  
d  
Livorno e  
più a destra, Luciano  
Guerrieri commissario  
d  
Piombino. Entrambi  
saranno riconfermati  
al timone degli enti che  
governano gli scali toscani

## Vas: ok dragaggi ma si punti anche sullo Scolmatore

«Ben venga i finanziamenti per il porto di Livorno: serve che

il traduca con rapidità per rendere più competitivo e produttivo il nostro scalo». A dirlo è l'associazione ecologista Verdi Ambiente Società (Vas) per bocca del dirigente livornese Carlo Alberto Trespoli, ex consigliere comunale del Sole che Rida negli anni '90.

Trespoli insiste sull'impegno che occorre mettere per i dragaggi dei fondali così come per il consolidamento delle vasche di colmata ma anche -

tiene a sottolineare - «per la realizzazione della foce armata dello Scolmatore». A giudizio dell'esponente ambientalista, bisogna fare in modo che lo Scolmatore sia una via d'acqua e dunque se ne eviti l'interramento per via dei sedimenti. «Lo Scolmatore reso efficiente e navigabile - rincara - potrebbe essere un valido aiuto per lo sviluppo della portualità in un contesto di area vasta».

# Demolizione navi, i Neri a Piombino insieme ai genovesi

Si va verso un accordo a tre fra investitori, [redacted] e Marina Militare. Guerrieri: operazione in fase avanzata

di **Guido Florini**  
di **PIOMBINO**

Si andrà ad un accordo a tre, fra [redacted] di Piombino, proprietaria dell'area, Piombino Industrie Marittime, che quell'area la prenderà in gestione e Marina Militare, per l'attività di demolizione (e refitting, quindi ristrutturazione) delle navi che partirà all'inizio del 2017: l'obiettivo è quello di avere una commessa per almeno 18 battelli da smantellare.

La consegna della banchina piombinese alla nuova società è prevista, invece, già dal luglio di quest'anno, poi dovranno essere effettuati lavori per la realizzazione di capannoni, macchinari e gru, peraltro non su scala.

Piombino Industrie Marittime Srl è l'ultima novità fra le aziende interessate, al nuovo

porto di Piombino. È stata costituita qualche settimana fa, 50% e 50%, dalla Fratelli Neri Spa di Livorno e dalla società San Giorgio del Porto Spa di Genova.

Il "fil rouge" che lega le società è il naufragio della Concordia. La prima ha effettuato, nei mesi successivi all'incidente, le operazioni di "debunkering", cioè lo svuotamento dei serbatoi dell'ammiraglia della Costa Crociere adagiata sullo scoglio della Gabbianara, al Giglio. La seconda, invece, che ha cantieri sia a Marsiglia che a Genova, sta lavorando alla demolizione di quello che resta della Concordia stessa. Adesso le due società uniscono le proprie esperienze, e un grande bagaglio tecnologico, per proseguire l'attività sul porto di Piombino.

In un primo momento dell'operazione doveva essere an-

che la Saipem, colosso del gruppo Eni, ma alla fine ha rinunciato.

«Lo scorso 19 aprile - spiega il commissario straordinario [redacted] piombinese, Luciano Guerrieri, in procinto di essere prorogato per altri sei mesi nel suo ruolo - abbiamo firmato con Piombino Industrie Marittime un precontratto, così da metterli nelle condizioni di prendere i primi contatti con la Marina. Anche noi stiamo lavorando in questo senso e, abbastanza presto, andremo ad un accordo a tre. Peraltro potranno entrarci anche altri soggetti istituzionali».

Piombino Industrie Marittime ha in programma di investire circa 13 milioni sul porto di Piombino. La banchina, quella nuova già pronta, le sarà consegnata entro luglio, così come l'area di circa sette et-

tari destinata alle attività. La società si è impegnata a presentare entro il primo luglio 2016 il progetto completo della piattaforma di ship recycling e a dotarsi delle autorizzazioni e del nulla osta necessari per le proprie attività. A regime potrebbero essere impiegate fino a duecento persone.

«Aspettiamo di avere il progetto completo - dice ancora Luciano Guerrieri - ma l'operazione è in fase molto avanzata. Fra l'altro non è detto che Piombino Industrie Marittime si limiti alla demolizione delle navi, ma potrà anche fare ristrutturazioni o, addirittura, costruzione ex novo».

Decisivo per lo "sharen" della nuova società a Piombino è stato il dragaggio del fondo fino a meno venti metri. Questo consentirà di operare anche su navi di grandi dimensioni.

09/05/2016 11:17



Piombino: la nuova banchina per la demolizione delle navi (Paolo Barlettani)

**L'ECONOMIA RIPARTE** » IL NUOVO PORTO

# Demolizione delle navi, verso un accordo a tre

La trattativa con la Marina per i battelli è con [redacted] e la nuova società Piombino Industrie Marittime, partecipata da Fratelli Neri e San Giorgio del Porto

di Guido Fiorini  
PIOMBINO

Si andrà ad un accordo a tre, fra [redacted] proprietaria dell'area, Piombino Industrie Marittime, che quell'area la prenderà in gestione e Marina militare, per l'attività di demolizione (e refitting, quindi ristrutturazione) delle navi che partirà all'inizio del 2017: l'obiettivo è avere una commessa per almeno 18 battelli da smantellare.

La consegna della banchina alla nuova società è prevista, invece, già dal luglio di quest'anno, poi dovranno essere effettuati lavori per la realizzazione di capannoni, macchinari e gru, peraltro non su rotolaia.

Piombino Industrie Marittime Srl è l'ultima novità fra le aziende interessate al nuovo porto di Piombino. È stata costituita qualche settimana fa, 50% e 50%, dalla Fratelli Neri Spa di Livorno e San Giorgio del Porto Spa di Genova. Il "fil rouge" che lega le società è il naufragio della Concordia. La prima ha effettuato, nei mesi successivi all'incidente, le operazioni di "debukering", cioè lo svuotamento dei serbatoi dell'ammiraglia della Costa Crociere adagiata sullo scoglio della Gabbianara, al Giglio. La seconda, invece, che ha cantieri sia a Marsiglia che a Genova, sta lavorando alla demolizione di quello che resta della Concordia stessa. Adesso le due società uniscono le proprie esperienze, e un grande bagaglio tecnologico, per proseguire l'attività sul porto di Piombino.

In un primo momento dell'operazione doveva essere anche la Salpem, colosso del



La nuova banchina del porto che sarà destinata alla demolizione delle navi (foto Paolo Barlettani)

**IL COMMISSARIO GUERRIERI**

«Abbiamo firmato con loro un precontratto per consentire i primi contatti. La banchina è di fatto pronta

gruppo Eni, ma alla fine ha rinunciato.

«Lo scorso 19 aprile - spiega il commissario straordinario [redacted] Luciano Guerrieri, in procinto di essere prorogato per altri sei mesi nel suo ruolo - abbiamo firmato con Piombino Industrie

Marittime un precontratto, così da metterli nelle condizioni di prendere i primi contatti con la Marina. Anche noi stiamo lavorando in questo senso e, abbastanza presto, andremo ad un accordo a tre. Peraltro potranno entrarci anche altri soggetti istituzionali».

Piombino Industrie Marittime ha in programma di investire circa 13 milioni sul porto di Piombino. La banchina, quella nuova già pronta, le sarà consegnata entro luglio, così come l'area di circa sette ettari destinata alle attività. La società si è impegnata a presentare entro il primo luglio 2016 il progetto completo della piattaforma di ship recycling e a dotarsi delle autorizzazioni

e del nulla osta necessari per le proprie attività. A regime potrebbero essere impiegate fino a 200 persone.

«Aspettiamo di avere il progetto completo - dice ancora Luciano Guerrieri - ma l'operazione è in fase molto avanzata. Fra l'altro non è detto che Piombino Industrie Marittime si limiti alla demolizione delle navi, ma potrà anche fare ristrutturazioni o, addirittura, costruzione ex novo».

Decisivo per lo "sharco" della nuova società a Piombino è stato il dragaggio del fondo fino a meno venti metri. Questo consentirà di operare anche su navi di grandi dimensioni.

Guido Fiorini  
0497204206 0497204206

# Moscherini al Pm: "Non ho mai minacciato Monti"

*L'ex sindaco interrogato dal sostituto procuratore della Repubblica Lorenzo Del Giudice: sui capi di imputazione ha ribadito quanto già detto al Gip. Non sono emersi nuovi elementi: l'indagato ha negato ogni tipo di condotta estorsiva. L'avvocato Bianchini: «Ora attendiamo l'avviso di conclusione delle indagini»*



CIVITAVECCHIA - Si è presentato al Tribunale di Civitavecchia, accompagnato dagli avvocati Carlo Taormina e Pierluigi Bianchini, con il solito sorriso stampato e per nulla disposto a contenersi nelle battute di rito scambiate con le persone incontrate all'ingresso. Gianni Moscherini questa mattina ha raggiunto il sostituto procuratore Lorenzo Del Giudice, ottemperando alla richiesta di riferire ancora, dopo le dichiarazioni rese al giudice, circa l'aspetto legato alle minacce che, secondo l'accusa, avrebbe rivolto all'allora presidente dell'Autorità portuale (ora commissario) Pasqualino Monti e che hanno poi portato all'arresto dell'ex sindaco con l'accusa di tentata estorsione e minacce. Insieme a lui finì nei guai anche l'ex assessore al Commercio Vincenzo De Francesco ed entrambi sono finiti per alcuni giorni agli arresti domiciliari. Nei primi giorni di aprile, poi, il Riesame annullò quanto disposto nella precedente ordinanza, rimettendo in libertà sia Moscherini che De Francesco, non sussistendo più le esigenze di misure restrittive. Il pm Del Giudice ha voluto interrogare Moscherini sui fatti contestati, cercando di approfondire o fare emergere elementi utili all'inchiesta, che non è chiusa e prosegue. L'ex sindaco ha risposto alle domande che gli sono state rivolte, confermando quanto già detto al Gip circa i capi di imputazione e negando sia di aver proferito frasi minacciose all'indirizzo di Pasqualino Monti, sia ogni tipo di condotta estorsiva.

De Francesco oggi non è stato neppure convocato, forse delle sue dichiarazioni in questa fase la Procura non ha bisogno.

Laconico il commento dell'avvocato Pierluigi Bianchini: «Le accuse vogliono riferirsi a un fatto circoscritto, di sicuro non a un'ipotesi di reato continuato. Naturalmente le risposte date al pubblico ministero - prosegue il legale - non potevano che essere le stesse che Moscherini ha già dato al Gip. Ora attendiamo l'avviso di conclusione delle indagini».

**Gavio a MF:  
insieme alle  
autostrade  
puntiamo  
forte  
sul treno**

(L'articolo a pagina 20)

PIÙ INTERMODALITÀ FRA GLI SCALI LIGURI E GLI INTERPORTI PIEMONTESI

## Il gruppo Gavio va in treno

*In corso trattative per trovare un partner sul terminal container di Civitavecchia  
Intanto si auspica il raggiungimento del break-even entro la fine del 2017*

PAGINE A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**M**eno strada e più ferrovia, sinergie con gli interporti, focus sul Nordovest d'Italia e razionalizzazione degli investimenti nei porti. Si può riassumere così la strategia del Gruppo Gavio nel business dei trasporti e della logistica illustrata a *MF Shipping & Logistica* da Beniamino Gavio. Il traino principale di tutte queste attività è stato fino a oggi il trasporto su gomma che conta su ricavi per oltre 200 milioni di euro, 3 mila trattori e rimorchi, 1.500 dipendenti e 18 basi operative. Negli anni, allo zoccolo duro del trasporto stradale, si sono aggiunti i trasporti ferroviari e gli investimenti nei porti (2,5 chilometri di banchine) e negli interporti (450.000 mq di magazzini

coperti e 1,5 milioni di mq di aree operative).

Ora, però, pare si sia arrivati

a un punto di svolta perché, come spiega lo stesso Gavio, «nella logistica il futuro sono i treni. Il trasporto su ferro è una gamba fondamentale del tavolo dei trasporti in Italia e lo dico da concessionario autostradale. Dal Governo siamo in attesa di regole e provvedimenti chiari su questo perché quando approcciamo gli operatori stranieri quello che ci chiedono sono: costi e regole certe». In tema di intermodalità il gruppo tortonese potrà contare sulle sinergie possibili fra la società ferroviaria FerNet e i tre interporti di Novara (Cim), Rivalta (Rivalta Terminal Europa) e Vado Ligure (Vio). Il disegno è quello di creare un canale ferroviario preferenziale con shuttle regolari per il trasporto dei container fra i tre porti liguri di Genova (dove peraltro il gruppo controlla il Terminal San Giorgio), Savona e La Spezia e gli interporti piemontesi.

«Il nostro interesse rimanere nella logistica e nei trasporti ma vogliamo interconnettere fra loro questi filoni d'attivi-

tà» aggiunge ancora Gavio, passando poi a esaminare gli investimenti in atto nei porti. «Da Trieste siamo usciti con la cessione appena avvenuta del Terminal Frutta mentre le sorti della piastra logistica di Taranto dipendono essenzialmente dal rilancio del porto e del locale terminal container». Capitolo delicato è poi quello legato al porto di Civitavecchia dove il gruppo ha avviato il progetto di un nuovo terminal container da 500 milioni di euro: «A Civitavecchia stiamo cercando qualcuno che ci affianchi nel progetto della Darsena Energetica Grandi Masse. Noi ci consideriamo operatori di terra e stiamo parlando con qualche operatore di mare (terminalista o compagnia di navigazione, ndr) interessato a subentrare nella gestione dell'infrastruttura. Siamo disposti anche a ridurre la nostra quota azionaria e andare in minoranza» aggiunge l'imprenditore piemontese.

Infine un appello al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, in tema di portualità: «Stiamo attendendo il Piano

nazionale del Governo sulle Autorità portuali per capire quali saranno in concreto i provvedimenti presi e quali gli accorpamenti fra porti. Il Ministro mi sembra motivato in quello che fa, ma vorremmo capire qual è l'impostazione finale anche in tema di trasporto intermodale».

Domani Gavio sarà a La Spezia per il varo del nuovo maxi-yacht Baglietto 46m che inaugura la nuova linea FAST del cantiere spezzino. Il progetto del 46m FAST pone grande attenzione agli spazi all'aperto, nell'ottica di aumentare la possibilità del contatto con il mare sia in navigazione che all'ancora per godere di momenti in compagnia all'aperto. A proposito dell'avventura nella nautica (il gruppo controlla anche Cerri Cantieri Navali e Bertram). Gavio annuncia che «è stata recentemente acquistata un'area a Tampa (in Florida) per Bertram yachts» e si aspetta che «la diversificazione nella cantieristica navale raggiunga il break-even entro fine 2017 per poi produrre un po' di utili». (riproduzione riservata)

## **Porto di Napoli, Antonio Basile confermato Commissario Straordinario**

Il Comitato Portuale di Napoli si è riunito per esaminare il bilancio consuntivo 2015. Il documento contabile non è stato, però, approvato per mancanza del numero legale. Nell'occasione l' Amm. Antonio Basile ha comunicato ai Consiglieri presenti che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, con decreto del 2 maggio, ha confermato la sua nomina a Commissario Straordinario. L'Ammiraglio Antonio Basile, come si legge all'art.1 del decreto di nomina, è preposto "fino al completamento del percorso di riforma delle Autorità Portuali e comunque per un periodo non superiore a sei mesi, decorrenti dalla data di nomina, all'amministrazione dell'Autorità Portuale di Napoli, esercitando i poteri e le attribuzioni del Presidente".

## **Porto Napoli: bilancio, manca numero legale. Basile confermato Commissario Straordinario**



(FERPRESS) – Napoli, 5 MAG - Il Comitato Portuale di Napoli si è riunito ieri per esaminare il bilancio consuntivo 2015. Il documento contabile non è stato, però, approvato per mancanza del numero legale. Nell'occasione l' Amm. Antonio Basile ha comunicato ai Consiglieri presenti che Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, con decreto del 2 maggio, ha confermato la sua nomina a Commissario Straordinario.

L'Ammiraglio Antonio Basile, come si legge all'art.1 del decreto di nomina, è preposto "fino al completamento del percorso di riforma delle Autorità Portuali e comunque per un periodo non superiore a sei mesi, decorrenti dalla data di nomina, all'amministrazione dell'Autorità Portuale di Napoli, esercitando i poteri e le attribuzioni del Presidente".

# Messina estende il servizio su India e Pakistan

Genova - La compagnia ha esteso il servizio regolare di linea al porto di Hazira, che si aggiunge quindi a Mundra e Nhava Sheva.



Genova - Nell'ambito del proprio piano di sviluppo e di crescita nell'area India e Pakistan, la compagnia Ignazio Messina & C ha esteso il servizio regolare di linea al porto di Hazira, che si aggiunge quindi a Mundra e Nhava Sheva. Con feeder via Jebel Ali, il nuovo scalo è stato inserito sulla linea **Jeddah/Red Sea/Gulf /Ipk** servita dalle nuove navi ro-ro portacontainer che costituiscono la rinnovata flotta di proprietà della società, con partenze ogni 14 giorni dai porti di Castellon, Barcellona, Marsiglia, Genova e Salerno. Per quanto riguarda il carico, sono accettate tutte le tipologie di container, project cargo e veicoli da unitizzare in container platform.

## Porti: in Comune Messina ampliamento approdo Tremestieri

Progetto nel 2011 ma ancora non ci sono fondi



(ANSA) - MESSINA, 5 MAG - Torna sui tavoli dell'amministrazione comunale il progetto della piastra logistico-distributiva da realizzare in prossimità dell'approdo di Tremestieri. Il progetto, datato 2011, aveva visto come principale promotore l'amministrazione precedente e adesso sembra sia arrivato a un'approvazione. A Palazzo Zanca alla presenza dei sindaci delle città metropolitane, Guido Signorino, assessore allo sviluppo economico, è tornato a parlare del piano che necessiterebbe di diverse decine di milioni di euro per la sua realizzazione.

L'intenzione è quindi quella di chiederne il finanziamento e inserirla nel Masterplan per Messina.(ANSA).

MILAZZO. L' **Autorità portuale** si dice favorevole a investire nella struttura, che necessita di essere riqualificata

## Per i Molini Lo Presti futuro crocieristico

Angelo Laquidara ...Dopo la conferma da parte del sindaco di Milazzo del salvataggio dalla possibile vendita giudiziaria dell' antico Molini Lo Presti, l' amministrazione comunale ne programma la ristrutturazione. In tal senso, il primo cittadino Giovanni Formica ha chiesto la collaborazione dell' **Autorità portuale** messinese, dichiaratasi disponibile all' operazione. Il sindaco si è già incontrato con il presidente Antonino De Simone e il comandante del porto, capitano di fregata Fabio Rottino, per inserire nel piano triennale dell' ente l' investimento necessario grazie al cospicuo avanzo di amministrazione. A dire il vero, in precedenza era stato lo stesso presidente De Simone a prospettare al Comune la possibilità di in vestimento. L' idea dell' amministrazione è quella di realizzare ai Molini Lo Presti, la porta del mare, manifestando la disponibilità a ce a derlo in comodato d' uso gratuito anche solo parzialmente. Dopo l' operazione di maquillage del vecchio immobile, sarà possibile far nascere una "cittadella dei servizi del porto", trasferendo nel polo la Capitaneria e tutte le altre attività lungo il molo Marullo sul quale, al posto loro, potrebbero sorgere, ad iniziativa dei privati, legate ad attività turistico-crociéristiche.

"Ritengo che si tratti di un ipotesi interessante per la città, che va realizzata - dice Giovanni Formica perché ci consentirebbe di porre fine ad anni di inerzia e creare le presse per produrre sviluppo".

Secondo il progetto avanzato dal primo cittadino l' area in questione, attraverso il cambio di destinazione d' uso, dovrà caratterizzarsi, per la presenza di ristoranti e strutture dedicate ai turisti e di supporto alla nautica come avviene nei "canali" di Copenaghen o a Barcelona di Spagna. E andrebbe ad integrarsi col progetto che da sempre l' **Autorità portuale** intende sviluppare a supporto del crocierismo con l' allargamento del dente di Molo Marullo per l' attracco delle navi da crociera di grosse dimensioni". A conclusione, Giovanni Formica crede che con questa iniziativa "sarà possibile creare le basi per dare importanti prospettive alla città sfruttando la risorsa principale che è il mare". (\*ALA\*)

ANGELO LAQUIDARA

L'indagine

## Potenza, Lo Bello sentito dai pm

Il vice-presidente di Confindustria Ivan Lo bello ieri è stato interrogato dai pm della procura di Potenza che lo accusano di essere intervenuto sul ministro Delrio per favorire la nomina dell'**Autorità portuale** di Augusta. Lui nega ogni responsabilità.

Il caso

## I pm: "Gemelli e Lo Bello sfruttarono l'amicizia con il ministro Delrio"

*Inchiesta Potenza: le manovre sull'esponente del governo per la proroga del commissario del porto di Augusta*

ROMA. Gianluca Gemelli e "il quartierino" del petrolio - come la sua fidanzata, l'ex ministra Federica Guidi definì gli indagati dalla procura di Potenza - «sfruttarono la relazione di conoscenza» che Ivan Lo Bello, vicepresidente di Confindustria, «aveva con il ministro Delrio». A confermare e circostanziare la ricostruzione della Squadra mobile di Potenza, sono i pm Laura Triassi e Francesco Basentini, secondo i quali, Gemelli e Lo Bello ottennero da Delrio, che non è indagato, che venisse «strappata la bozza del provvedimento di nomina (a commissario del porto di Augusta, ndr) a favore del Macauda e che venisse prorogata la carica del Cozzo».

La vicenda è quella del pontile su cui Gemelli voleva mettere le mani.

Per farlo, però, doveva ottenere che il ministero di Delrio non procedesse alla nomina di un nuovo commissario, come invece stava per accadere (c'era in pole position Raffaele Macauda), ma che prorogasse il vecchio, Alberto Cozzo. «Tramite il quale - scrivono i magistrati nell'invito a comparire notificato proprio a Cozzo - avrebbero potuto ottenere una concessione portuale sul pontile di Punta Cugno e realizzare un deposito di prodotti petroliferi».

Di fronte a questa evenienza, secondo i pm, Gemelli, insieme con l'amico lobbista Nicola Colicchi, avrebbe fatto pressione sul governo. I due, si legge ancora nello stesso documento, avrebbero «sfruttato la relazione di conoscenza che il Lo Bello aveva con il ministro Graziano Delrio(...) e indebitamente ottenevano che venisse "strappata" la bozza del provvedimento di nomina a favore del Macauda». Secondo la procura la pressione di Lo Bello e Gemelli su Delrio avrebbe avuto dunque effetto. Circostanza questa che però il ministro aveva negato. Ieri, nell'interrogatorio programmato, i pm avrebbero voluto chiedere conto di questa vicenda allo stesso Cozzo.

Ma l'uomo si è avvalso della facoltà di non rispondere presentando una memoria difensiva nella quale ha negato ogni addebito. «Sulla sua nomina - ha spiegato il legale Dario Pastore - dobbiamo essere chiari: non è per concorso, ma politica, come tante, e le relazioni sono intrattenute con soggetti istituzionali».

Sempre ieri i legali di Nicola Colicchi hanno presentato una richiesta per trasferire per competenza l'inchiesta a Roma. Nelle settimane scorse si era tenuto un vertice tra il procuratore di Potenza Luigi Gay e il collega romano Giuseppe Pignatone. I magistrati avevano già preso in considerazione la possibilità di mandare nella capitale tutti gli atti relativi al filone sul traffico di influenze.

MARCO MENSURATI

### L' autorità portuale di Augusta: «Ecco come fu concesso il pontile»

POTENZA. Si è avvalso della facoltà di non rispondere il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Augusta, Alberto Cozzo - indagato dalla Procura di Potenza nell' ambito del filone "siciliano" dell' inchiesta sulle estrazioni di petrolio presentando una memoria difensiva ai magistrati del "pool" potentino: lo ha reso noto il suo legale, Dario Pastore, uscendo dal Palazzo di giustizia del capoluogo lucano.

Nel pomeriggio, invece, è stato ascoltato Vincenzo Armanna, ex manager Eni, che secondo i magistrati sarebbe il "dottor Viola" che compare in alcuni passaggi delle intercettazioni della "cricca del petrolio".

In particolare, nella memoria presentata dal legale di Cozzo sono spiegati i passaggi che riguardano la concessione di un pontile dell' area: «Crediamo di aver dimostrato documentalmente - ha precisato Pastore - che i presunti ostacoli al rilascio della concessione in favore dell' unica ditta privata che aveva presentato istanza, ovvero la Decal, non sono mai provenuti dall' **Autorità portuale** ma da altre autorità, ovvero lo Stato maggiore della Marina militare e l' assessorato regionale all' energia».

Secondo Pastore, inoltre, «è impensabile che Cozzo abbia potuto turbare la scelta del contraente», precisando che per ottenere il titolo concessorio (secondo i magistrati l' obiettivo era di favore invece la società Alfa Tanko, collegata alla "cricca" capeggiata da Gianluca Gemelli) sono richiesti «dieci pareri di altrettante autorità, con un procedimento che sarebbe durato non meno di due anni: come si può pensare quindi di favorire un' altra società, ovvero l' Alfa Tanko, che non aveva neppure presentato alcuna istanza di concessione, e se non c' erano nemmeno i pareri favorevoli?».

È stata quindi «ribadita l' estraneità di Cozzo - ha detto il legale - e ci siamo riservati di farci sentire non appena sarà emesso l' avviso di conclusione delle indagini perché dobbiamo conoscere gli elementi di accusa, che a oggi non conosciamo se non dalla stampa».

Pastore ha quindi spiegato che Cozzo «è amareggiato dall' intera vicenda» e sulla presunta pressione del "clan" sul ministro delle infrastrutture, Graziano Delrio, per la nomina di Cozzo a commissario, l' avvocato ha spiegato che «la nomina non è per concorso, ma politica, come tante in Italia, e le relazioni sono intrattenute con soggetti istituzionali: Gemelli era il "numero due" di Confindustria a Siracusa, ovvero uno di quei soggetti istituzionali che devono proporre al Ministro la terna dei nomi. Non ci nascondiamo dietro un dito, Cozzo ha caldeggiato la sua nomina, ma da qui a dire che sarebbe stata la

contropartita per altri favori ce ne vuole - ha concluso l' avvocato Dario Pastore - e non c' è un elemento, a quanto ci risulta, in grado di provarlo».

## Porti: a Siracusa inaugurazione nuova banchina

Inserita in progetto riqualificazione 'Porto grande'



(ANSA) - SIRACUSA, 5 MAG - Sarà inaugurata sabato prossimo, alle 10, a Siracusa, alla presenza di rappresentanti istituzionali nazionali e regionali, la nuova banchina del Foro Italiceo realizzata nell'ambito del più ampio progetto di riqualificazione che riguarda l'area del Porto grande.

A fare gli onori di casa sarà il sindaco, Giancarlo Gorozzo, assieme all'assessore alle Infrastrutture, Alfredo Foti. Per il governo nazionale sarà presente il sottosegretario Davide Faraone; la Regione sarà rappresentata dal presidente Rosario Crocetta e dagli assessori alle Infrastrutture e al Territorio e ambiente, Giovanni Pistorio e Maurizio Croce. (ANSA).

## **Capitaneria di Porto di Torre del Greco e Comuni del Miglio d'Oro: Stagione balneare, tutela ambiente, difesa costa e sicurezza litorale**

Torre del Greco, 5 maggio 2016 - Si è svolta presso la Sala Riunioni della Capitaneria di Porto di Torre del Greco, alla presenza dei vertici assessoriali e tecnici delle Amministrazioni Comunali ricadenti nel territorio di giurisdizione del Compartimento Marittimo di Torre del Greco (Portici, Ercolano e Torre del Greco), una riunione di coordinamento interistituzionale del cd. "Tavolo Tecnico del Mare" vertente su tematiche riguardanti la prossima Stagione Balneare.

L'odierno incontro, aperto anche ai rappresentanti dei Sindacati Balneari di zona, si inserisce nell'ambito di un più ampio confronto sulle tematiche del mare avviato con gli attori dei vari comparti d'interesse costituenti volani di economia e sviluppo dei territori, coinvolti in tutta una serie costante di interlocuzioni settoriali tese a garantire la necessaria interazione tra di essi a garanzia di interessi primari della collettività (sicurezza della pubblica incolumità, difesa dell'ambiente e delle coste, ecc)..

Illustrati dalla stessa Capitaneria di porto corallina i dati complessivi relativi alla scorsa stagione balneare nonché le risultanze degli incontri avuti con la generalità degli stakeholders del comparto marittimo/portuale presenti in ambito compartimentale (Pesca, Sindacati Gente di Mare, Cantieristica etc), l'analisi si è focalizzata sulle seguenti tematiche di comune interesse generale:

- assetto gestionale delle aree demaniali marittime con particolare riferimento a quelle destinate alla libera fruizione ed alla necessità di una loro coerente regolamentazione di modo da garantire i necessari standard di sicurezza attraverso l'erogazione di servizi minimi essenziali alla collettività ;
- vigilanza del litorale al fine di evitare il perpetrarsi di qualsiasi forma di abusivismo attraverso il capillare controllo in forma congiunta e coordinata di tutte le occupazioni in essere;
- sicurezza del litorale e ricognizione dei provvedimenti interdittivi di carattere locale, relativi ad aree a terra e specchi acquei, per costoni franosi;
- erosione costiera per il quale è da registrarsi, grazie anche al lavoro di interlocuzione istituzionale promosso da Capitaneria di porto e Comune lo sblocco di appositi fondi da parte della Città Metropolitana per il rifiorimento delle scogliere poste a protezione della zona Litoranea di torre del Greco;
- pulizia spiagge libere e necessità di garantire la continuità del servizio da parte delle

## - segue

---

Amministrazioni comunali interessate per il mantenimento del decoro e del buono stato dei luoghi;

- analisi degli attuali assetti delle pianificazioni emergenziali comunali di protezione civile e correlata necessità di uno stretto coordinamento tra tutti gli attori istituzionali interessati nonché di un aggiornamento già in corso da parte delle Amministrazioni dei relativi documenti.

Particolarmente significative, inoltre, le argomentazioni trattate in riferimento alla difesa dell'Ambiente Marino e della Costa: le risultanze delle attività di monitoraggio e controllo ambientale condotte dalla Capitaneria di porto di Torre del Greco lungo tutta la linea di costa nell'ambito dell'operazione Miglio D'Oro che hanno portato alla contestazione di innumerevoli scarichi abusivi, trovano oggi riscontro nella rilevata e rinnovata eccellenza ai fini balneabili della quasi totalità del litorale attestato anche recentemente dall'Arpac a seguito degli esiti della campagna di rilevazione avviata presso determinati punti di prelievo della costa da cui è merso un trend in ulteriore, costante miglioramento dello stato delle acque tra i Comuni di Torre del greco, Ercolano e Portici eccezion fatta per taluni residuali punti di criticità già oggetto di approfondimento investigativo e che proprio ieri ha portato al sequestro di una abusiva tintoria e conceria di pellame tra i Comuni di Ercolano e Portici riversante in mare, attraverso allacci privi di alcuna autorizzazione solventi chimici e vernici altamente tossiche.

Nella consapevolezza che le azioni ed interazioni delle singole Amministrazioni Comunali coinvolgono interessi vitali dei territori limitrofi inclusi in Ambiti Territoriali Omogenei è stata enfatizzata l'estrema e strategica importanza di tale forma di azione collaborativa promossa dalla Capitaneria di porto di torre del greco rispondente a i canoni di efficienza, efficacia e trasparenza della Pubblica Amministrazione.

## **Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Porto Empedocle: Indagine strumentale e subacquea della scogliera a protezione dell'area ASI**

Porto Empedocle, 5 maggio 2016 - Ordinanza n. 24/2016 del 03/05/2016 (Indagine strumentale e subacquea della scogliera a protezione dell'area ASI, lato ovest, del Comune di Porto Empedocle)

La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle ha emanato la seguente Ordinanza:

- 24/2016 del 03/05/2016, con cui è stato disciplinato lo svolgimento di lavori di indagine strumentale e subacquea della scogliera a protezione dell'area ASI, lato ovest, del Comune di Porto Empedocle. L'attività, a cura di Enel Nuove Energie s.r.l. e debitamente autorizzata dalla competente Autorità Giudiziaria, avrà luogo fino al 6 giugno (dall'alba al tramonto), a prosecuzione delle operazioni già consentite dall'Autorità Marittima e non portate a termine dalla ditta esecutrice per avverse condizioni meteorologiche, al fine di eseguire rilievi con multibeam e side scan sonar per verificare lo stato di conservazione, l'eventuale deterioramento ed il rilascio di agenti inquinanti presso la scogliera, e prevede l'impiego di tre mezzi nautici e quattro sommozzatori in servizio locale dell'impresa Palumbarus s.r.l. di Palermo.

E' fatto obbligo di prestare massima attenzione e cautela, con divieto di navigazione, ancoraggio, transito, sosta, pesca, balneazione, sorvolo (a quota inferiore a 50 metri) ed ogni altra attività di superficie e subacquea all'interno degli specchi acquei e delle aree demaniali marittime interessate. Personale della Guardia Costiera condurrà mirate attività di vigilanza al fine di garantire il rispetto delle Ordinanze. Tutte le norme emanate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle per fini di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità, salvaguardia ambientale e polizia marittima sono integralmente reperibili sul sito web [www.guardiacostiera.gov.it/porto-empedocle](http://www.guardiacostiera.gov.it/porto-empedocle).

## **Marina Militare a Nisida il 1° "Seminario Logistico" con esponenti del mondo industriale e universitario**

Napoli, 5 maggio 2016 - Presso il Comando Logistico della Marina Militare di Nisida (Napoli), i giorni 9 e 10 maggio p.v. si terrà il 1° Seminario Logistico sul tema "La nuova logistica navale, per un sostegno efficace e sostenibile" che costituirà un tavolo di confronto a livello nazionale tra industria, mondo accademico e Forza Armata, per la definizione di un sistema di supporto tecnico-logistico innovativo in grado di supportare efficacemente le nuove Unità Navali, con soluzioni concrete e sostenibili.

I lavori propedeutici al Seminario, presieduti dall'Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante Logistico della Marina Militare, sono iniziati nel mese di aprile a cura di 4 gruppi di lavoro composti da esponenti dell'industria specializzata, nazionale e locale, da Professori dell'Università di Napoli, Firenze e Palermo, da esperti di Enti Pubblici e Istituzioni quali CETENA, RINA e CONFITARMA e personale della Marina Militare, che hanno messo a disposizione le proprie esperienze lavorative e professionali.

In particolare verranno analizzate dai 4 gruppi di lavoro, articolati in altrettanti tavoli tematici, aree essenziali per la logistica quali "La gestione delle obsolescenze", "La gestione delle parti di ricambio", "L'ottimizzazione delle manutenzioni preventive" e "Lo smaltimento Unità Navali in dismissione". I risultati verranno presentati il giorno 10 maggio ad una qualificata platea di ospiti dell'imprenditoria di settore, del mondo universitario, del "cluster marittimo napoletano" e dei vertici della F.A..

## **Ambiente: Galletti, isole minori laboratori di sostenibilità**

**Coordinamento Free riunito al ministero: si discute su sperimentazioni in rifiuti, energia, trasporti. Velo: siano modello sviluppo per autosufficienza**

Roma, 5 maggio 2016 - Dalla gestione dei rifiuti all'energia, dall'elettricità alla gestione idrica fino ai trasporti, le isole minori come avanguardie della transizione energetica verso la decarbonizzazione. Se ne è discusso ieri 4 maggio, al ministero dell'Ambiente, che ha ospitato i lavori del Coordinamento Free, realtà che riunisce molte associazioni impegnate in campo ambientale, sul terreno delle rinnovabili e dell'efficienza energetica. Tra le proposte avanzate nel corso del dibattito, la possibilità di attivare misure di riduzione degli sprechi, come l'uso di distributori pubblici di acqua potabile, ma anche di bevande alla spina e detersivi, o la vendita sfusa di prodotti. Si è parlato anche di veicoli elettrici, bike e car-sharing per ridurre traffico e inquinamento, così come di autosufficienza energetica attraverso le fonti alternative.

Per il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti, "le isole minori italiane, perle di biodiversità, devono poter essere anche veri laboratori di sostenibilità. Per questo motivo il ministero vuole essere catalizzatore di un confronto tra livelli istituzionali, per individuare quelle sperimentazioni che possono creare nuove opportunità nelle piccole isole e insieme rappresentare un modello esportabile a livello nazionale. Il negoziato della Cop21 ha messo in evidenza il ruolo fondamentale delle piccole isole: nella prospettiva nazionale, anche quelle italiane possono e devono svolgere un ruolo centrale".

"Per caratteristiche geografiche, ambientali ed economiche, le isole minori - osserva il sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo, presente all'iniziativa - possono diventare un vero e proprio modello di sviluppo per arrivare all'autosufficienza energetica e al superamento dell'uso dei combustibili fossili". "Il ministero - ha aggiunto Velo - si è già impegnato in questo senso, finanziando negli anni attraverso il bando Isole Minori progetti su rinnovabili, efficienza energetica e mobilità sostenibile. E anche sul fronte della cooperazione internazionale, l'Italia sta dando un contributo allo sviluppo energetico dei piccoli stati insulari, con un pacchetto di azioni in linea con quanto stabilito nella Conferenza di Parigi".

A introdurre i lavori il presidente del Coordinamento Free Gianni Silvestrini, secondo cui "le isole, per le loro peculiarità, rappresentano il territorio ideale per programmare e attivare buone pratiche ambientali che possono diventare preziose soluzioni 'di sistema' per il raggiungimento degli obiettivi energetici". Maurizio Pernice, direttore generale per il Clima e l'Energia del ministero, ha evidenziato come "le soluzioni standard nelle isole, pensiamo innanzitutto ai rifiuti ma anche alle auto che invadono le isole nella stagione estiva, abbiano segnato pienamente la loro impraticabilità e la loro insostenibilità nel medio-lungo termine, diventando un rischio per la qualità ambientale e la valorizzazione turistica. Servono soluzioni nuove per migliorare la qualità della vita delle persone e quella ambientale dei territori, nell'ottica dell'economia circolare e delle energie rinnovabili".



## Bacino di carenaggio, il progetto di recupero nelle mani del pm Tenerani

- LIVORNO -

**DA IERI MATTINA** il pubblico ministero Antonella Tenerani, titolare delle indagini sulla tragedia della Urania - che si è consumata in pochi minuti il 25 agosto del 2015 al bacino di carenaggio, incidente nel quale ha perso la vita il marittimo Gabriele Petrone, 38 anni, marito e padre, e sono rimasti feriti altri 11 marittimi - ha in mano il progetto, vale a dire lo strumento tecnico con il quale la nave oceanografica del Cnr, potrà essere messa in galleggiamento. Il progetto, anche molto costoso, è stato messo a punto dal gruppo Azimut Benetti.

**LA PROCURA** dovrà dare il benestare al progetto che rappresenta uno strumento importante per verificare eventualmente con maggiore attenzione le condizioni del

bacino e anche le condizioni della Urania. Il pubblico ministero non ha una scadenza perentoria per valutare le caratteristiche del progetto, ma da quanto è stato possibile apprendere comunicherà il suo parere e quindi la sua decisione nei prossimi giorni affinché le operazioni di rimessa in galleggiamento possano iniziare nel più breve tempo possibile. E ieri mattina davanti al giudice Pastorelli, in tribunale civile, hanno giurato i consulenti per l'accertamento tecnico dello stato del bacino e sull'affondamento dell'Urania, si tratta degli stessi consulenti tecnici che sono impegnati sul profilo penale della tragedia dell'estate del 2015. Si tratta di due aspetti molto importanti nell'ambito delle indagini complessive sulla tragedia in porto.

Maria Nudi

## Trasporti: Mit, nuovi criteri per pesatura container

In vigore dal primo luglio, in applicazione emendamenti 'Solas'



(ANSA) - ROMA, 5 MAG - Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Vincenzo Melone, ha firmato, il decreto dirigenziale che detta dal primo luglio 2016, i criteri e le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti 'Solas' relativi alla sicurezza della navigazione in mare e delle navi adibite al trasporto dei container.

Il decreto - spiega una nota del Mit - prevede un adeguato periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, finalizzato ad una graduale implementazione dei processi di pesatura e definendo, per questo periodo, un limite massimo di errore nella prima pesatura pari a 500 chilogrammi. A seguito, infatti, di numerosi incidenti che hanno coinvolto navi adibite al trasporto di contenitori a causa della mancanza di un dato certo relativo al peso degli stessi, - si spiega - il Comitato Sicurezza Marittima ha adottato una risoluzione che ha apportato nuovi emendamenti alla Convenzione internazionale sulla "Salvaguardia della Vita umana in mare (Solas 74), sul tema della determinazione della "massa lorda verificata del contenitore".

Dal 1 luglio 2016 entreranno quindi in vigore gli emendamenti alla Convenzione internazionale che prevedono, tra l'altro, la pesatura obbligatoria dei container, attraverso l'acquisizione della "massa lorda del container verificata", prima dell'imbarco su navi impiegate in viaggi internazionali.

In ambito europeo, non essendoci ad oggi una posizione comune, l'Italia ha svolto un ruolo molto attivo nella ricerca di una applicazione armonizzata della norma internazionale e, a tal fine, è in continuo e diretto contatto con le altre amministrazioni europee maggiormente interessate al traffico dei contenitori, quali Olanda, Danimarca, Gran Bretagna.

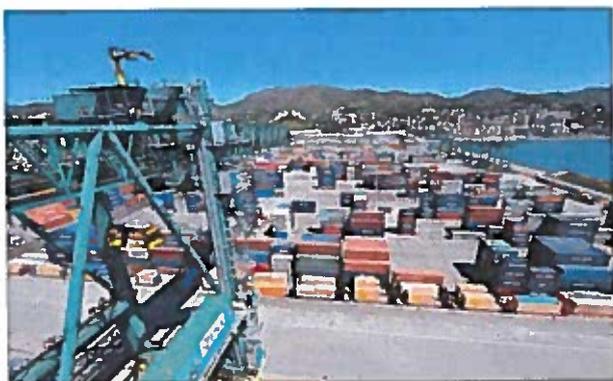
## **IL DECRETO**

### **Pesa container, fissati criteri per fase transitoria**

**ROMA.** L'ammiraglio Melone, comandante generale delle Capitanerie di porto, ha firmato, il decreto dirigenziale che detta dal primo luglio 2016 i criteri per la pesatura dei container. È previsto un periodo transitorio fino al 30 giugno 2017 per implementazione i processi di pesatura e definire un limite massimo di errore nella prima pesatura pari a 500 chilogrammi. Inoltre è stata prevista in sede di controlli e verifiche dopo la prima pesatura, una tolleranza pari al 3% della massa lorda verificata.

# Pesa container, fissati criteri transitori

Roma - Il decreto, tra le altre previsioni, introduce il concetto di tolleranza sui criteri di pesatura dei container, individuando un periodo transitorio fino al 30 giugno 2017.



Roma - Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Vincenzo Melone, ha firmato oggi, il decreto dirigenziale che detta dal 1° luglio 2016, i criteri e le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti SOLAS relativi alla sicurezza della navigazione in mare e delle navi adibite a trasporto dei container.

Il decreto prevede «un adeguato periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, finalizzato ad una graduale implementazione dei processi di pesatura e definendo, per questo periodo, un limite massimo di errore nella prima pesatura pari a 500 chilogrammi». scrive il ministero in una nota.

«A seguito, infatti, di numerosi incidenti che hanno coinvolto navi adibite al trasporto di contenitori a causa della mancanza di un dato certo relativo al peso degli stessi, il Comitato Sicurezza Marittima ha adottato la risoluzione che ha apportato nuovi emendamenti alla Convenzione internazionale sulla "Salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), sul tema della determinazione della "massa lorda verificata del contenitore"».

## - segue

---

Dal 1° luglio 2016 entreranno quindi in vigore gli emendamenti alla Convenzione internazionale che prevedono, tra l'altro, la pesatura obbligatoria dei container, attraverso l'acquisizione della "massa lorda del container verificata" - VGM (Regola VI/2 - Verified Gross Mass), prima dell'imbarco su navi impiegate in viaggi internazionali.

«In ambito europeo, non essendoci ad oggi una posizione comune, l'Italia ha svolto un ruolo molto attivo nella ricerca di una applicazione armonizzata della norma internazionale e, a tal fine, è in continuo e diretto contatto con le altre amministrazioni europee maggiormente interessate al traffico dei contenitori, quali Olanda, Danimarca, Gran Bretagna».

«Alla luce di questa attività, e dopo una riunione tenutasi recentemente a Bruxelles, l'Ammiraglio Melone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, quale amministrazione competente ha firmato, oggi, il decreto dirigenziale n. 447/2016 che, nel dettare le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti SOLAS, prevede, tra l'altro, un adeguato periodo transitorio finalizzato ad una graduale implementazione dei processi di pesatura, come anche richiesto dalle categorie interessate, relativi agli strumenti di misura utilizzati, automatici o non automatici. Il decreto, tra le altre previsioni, introduce il concetto di tolleranza sui criteri di pesatura dei container, individuando un periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, durante il quale per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore potranno essere utilizzati anche strumenti diversi da quelli regolamentari, purché l'errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati e, comunque, che non superi i 500 chilogrammi. Inoltre è stata prevista in sede di controlli e verifiche effettuati dopo la prima pesatura una tolleranza, per ciascun contenitore, pari al 3% della massa lorda verificata. E' in corso, infine, la predisposizione di una circolare esplicativa e di dettaglio sulle procedure discendenti dall'applicazione del decreto che tratterà, invece, di argomenti specifici».

## **Roma: Sicurezza in mare, fissati i criteri per la fase transitoria della pesatura dei container da imbarcare sulle navi**

Roma, 5 maggio 2016 - Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone, ha firmato, oggi, il decreto dirigenziale che detta, dal 1° luglio 2016, i criteri e le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti SOLAS relativi alla sicurezza della navigazione in mare e delle navi adibite a trasporto dei container. Il decreto prevede un adeguato periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, finalizzato ad una graduale implementazione dei processi di pesatura e definendo, per questo periodo, un limite massimo di errore nella prima pesatura pari a 500 chilogrammi.

A seguito, infatti, di numerosi incidenti che hanno coinvolto navi adibite al trasporto di contenitori a causa della mancanza di un dato certo relativo al peso degli stessi, il Comitato Sicurezza Marittima (MSC), riunito nella sessione n° 94 dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha adottato la Risoluzione MSC. 380 (94) del 21/11/2014, che ha apportato nuovi emendamenti alla Convenzione internazionale sulla "Salvaguardia della Vita umana in mare (SOLAS 74), sul tema della determinazione della "massa lorda verificata del contenitore".

Dal 1° luglio 2016 entreranno quindi in vigore gli emendamenti alla Convenzione internazionale che prevedono, tra l'altro, la pesatura obbligatoria dei container, attraverso l'acquisizione della "massa lorda del container verificata" - VGM (Regola VI/2 - *Verified Gross Mass*), prima dell'imbarco su navi impiegate in viaggi internazionali.

In ambito europeo, non essendoci ad oggi una posizione comune, l'Italia ha svolto un ruolo molto attivo nella ricerca di una applicazione armonizzata della norma internazionale e, a tal fine, è in continuo e diretto contatto con le altre amministrazioni europee maggiormente interessate al traffico dei contenitori, quali Olanda, Danimarca, Gran Bretagna.

Alla luce di questa attività, e dopo una riunione tenutasi recentemente a Bruxelles, l'Ammiraglio Melone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, quale amministrazione competente ha firmato, oggi, il decreto

## - segue

---

dirigenziale n. 447/2016 che, nel dettare le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti SOLAS, prevede, tra l'altro, un adeguato periodo transitorio finalizzato ad una graduale implementazione dei processi di pesatura, come anche richiesto dalle categorie interessate, relativi agli strumenti di misura utilizzati, automatici o non automatici.

Il decreto, tra le altre previsioni, introduce il concetto di tolleranza sui criteri di pesatura dei container, individuando un periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, durante il quale per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore potranno essere utilizzati anche strumenti diversi da quelli regolamentari, purché l'errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati e, comunque, che non superi i 500 chilogrammi.

Inoltre è stata prevista in sede di controlli e verifiche effettuati dopo la prima pesatura una tolleranza, per ciascun contenitore, pari al 3% della massa lorda verificata.

E' in corso, infine, la predisposizione di una circolare esplicativa e di dettaglio sulle procedure discendenti dall'applicazione del decreto che tratterà, invece, di argomenti specifici.

NOSTRO ARTICOLO PRECEDENTEMENTE PUBBLICATO

<http://www.informatorenave.it/news/i-container-per-essere-imbarcati-sulle-navi-devo-no-avere-un-peso-certificatodal-1%c2%b0luglio-2016/>

## MIT: fissati i criteri per sicurezza in mare e pesatura dei container in vigore da luglio



(FERPRESS) - Roma, 5 MAG - Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Vincenzo Melone, ha firmato, oggi, il decreto dirigenziale che detta, dal 1° luglio 2016, i criteri e le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti SOLAS relativi alla sicurezza della navigazione in mare e delle navi adibite a trasporto dei container. Il decreto prevede un adeguato periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, finalizzato ad una graduale implementazione dei processi di pesatura e definendo, per questo periodo, un limite massimo di errore nella prima pesatura pari a 500 chilogrammi.

A seguito, infatti, di numerosi incidenti che hanno coinvolto navi adibite al trasporto di contenitori a causa della mancanza di un dato certo relativo al peso degli stessi, il Comitato Sicurezza Marittima (MSC), riunito nella sessione n° 94 dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha adottato la Risoluzione MSC. 380 (94) del 21/11/2014, che ha apportato nuovi emendamenti alla Convenzione internazionale sulla "Salvaguardia della Vita umana in mare (SOLAS 74), sul tema della determinazione della "massa lorda verificata del contenitore".

Dal 1° luglio 2016 entreranno quindi in vigore gli emendamenti alla Convenzione internazionale che prevedono, tra l'altro, la pesatura obbligatoria dei container, attraverso l'acquisizione della "massa lorda del container verificata" - VGM (Regola VI/2 - Verified Gross Mass), prima dell'imbarco su navi impiegate in viaggi internazionali.

In ambito europeo, non essendoci ad oggi una posizione comune, l'Italia ha svolto un ruolo molto attivo nella ricerca di una applicazione armonizzata della norma internazionale e, a tal fine, è in continuo e diretto contatto con le altre amministrazioni europee maggiormente interessate al traffico dei contenitori, quali Olanda, Danimarca, Gran Bretagna.

Alla luce di questa attività, e dopo una riunione tenutasi recentemente a Bruxelles, l'Ammiraglio Melone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, quale amministrazione competente ha firmato, oggi, il decreto dirigenziale n. 447/2016 che, nel dettare le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti SOLAS, prevede, tra l'altro, un adeguato periodo transitorio finalizzato ad una graduale implementazione dei processi di pesatura, come anche richiesto dalle categorie interessate, relativi agli strumenti di misura utilizzati, automatici o non automatici.

Il decreto, tra le altre previsioni, introduce il concetto di tolleranza sui criteri di pesatura dei container, individuando un periodo transitorio fino al 30 giugno 2017, durante il quale per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore potranno essere utilizzati anche strumenti diversi da quelli regolamentari, purché l'errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati e, comunque, che non superi i 500 chilogrammi.

Inoltre è stata prevista in sede di controlli e verifiche effettuati dopo la prima pesatura una tolleranza, per ciascun contenitore, pari al 3% della massa lorda verificata.

E' in corso, infine, la predisposizione di una circolare esplicativa e di dettaglio sulle procedure discendenti dall'applicazione del decreto che tratterà, invece, di argomenti specifici.