



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Traffico in crescita..." (Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, MF, Il Nautilus)

Genova:

"...La Via delle Seta..." (La Repubblica GE, Il Messaggero Marittimo)

"...Blueprint..." (Il Secolo XIX)

"...Lavoro in porto..." (La Repubblica GE)

"...Il darsena la cena con i cadrai..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Federica Montaresi eletta presidente La Spezia Railways..."
(Il Messaggero Marittimo)

Ancona:

"...anche nel 2017, home port..." (Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Il presidente Mattarella sale a bordo di Nave Italia ..." (Il Nautilus)

"...Grandi Monili..." (La Nazione LI)

"...Il battesimo dei rimorchiatori gemelli ..." (La Nazione LI, Il Tirreno)

"...Ma quale 'green economy'..." (La Nazione LI)

"...Darsena Europa..." (Il Tirreno, Il Messaggero Marittimo, Ferpress)

Piombino:

"...Strada 398..." (La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Bunker Gnl, Civitavecchia fa il bis ..." (Staffetta Quotidiana)

Napoli:

"...Tutti i progetti Gnl per una rete in Italia ..." (Porto & diporto)

Taranto:

"...Conclusi i lavori in banchina..." (Messaggero Marittimo, MF, IL Nautilus, Informazioni Marittime)

Bari:

"...Con il trattorial porto..." (Corriere della Sera)

Palermo:

"...piovono bombe francesi..." (La Repubblica)

Catania:

"...Sistema maltese e opportunità per le imprese..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)

Augusta:

"...All'UE nessuna richiesta su Augusta..." (La Sicilia, La Nota 7)

Focus:

"...Caso Crocetta..." (Avvenire, larepubblica.it)



INDICE



Notizie da altri porti esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Newsletter Mosaico Europa 11/2017

Trieste: 1° trimestre 2017, container +16,54%

TRIESTE - Crescita in tutti i settori merceologici ad aprile nello scalo giuliano rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: 4.632.674 sono state le tonnellate di merce movimentata, con un +4,68% sull'aprile 2016. Incoraggianti i dati dei container con 52.253 TEU (+23,73%). Da segnalare una crescita a doppia cifra anche per le merci varie (+11,65%). Trend positivo per il comparto RO-RO (+1,20%), le rinfuse liquide (+2%) e le rinfuse solide (+0,77%).

Dando uno sguardo a tutto il **primo quadrimestre 2017**, si rileva che la **movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata** rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56%) con un volume pari a **19.118.014 tonnellate**. I **primi 4 mesi chiudono ancora con una buona performance del settore container che registra un incremento del +16,54%, e 189.473 TEU**.

Andamento positivo sul quadrimestre anche per le merci varie (+7,18%) e per il comparto RO-RO con 99.269 unità transitate (+1,95%), ad eccezione delle rinfuse solide che riportano un -24,5%. Infine, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso dei primi 4 mesi di quest'anno, sono stati raggiunti i 419.689 TEU (+8,27%).

Informazioni Marittime

A Trieste crescono i traffici in aprile e nel primo quadrimestre



Il porto di Trieste ha registrato ad aprile una crescita in tutti i settori merceologici rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: 4.632.674 sono state le tonnellate di merce movimentata, con un +4,68% sull'aprile 2016. Incoraggianti i dati dei container con 52.253 teu (+23,73%). Da segnalare una crescita a doppia cifra anche per le merci varie (+11,65%). Trend positivo per il comparto ro-ro (+1,20%), le rinfuse liquide (+2%) e le rinfuse solide (+0,77%).

Dando uno sguardo a tutto il primo quadrimestre 2017, si rileva che la movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56%) con un volume pari a 19.118.014 tonnellate. I primi 4 mesi chiudono ancora con una buona performance del settore container che registra un incremento del +16,54%, e 189.473 teu.

Andamento positivo sul quadrimestre anche per le merci varie (+7,18%) e per il comparto ro-ro con 99.269 unità transitate (+1,95%), ad eccezione delle rinfuse solide che riportano un -24,5%.

Infine, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti) nel corso dei primi 4 mesi di quest'anno, sono stati raggiunti i 419.689 teu (+8,27%).

Il Nautilus

TRAFFICO IN CRESCITA AL PORTO DI TRIESTE: POSITIVI I DATI DEL PRIMO QUADRIMESTRE 2017



TRIESTE – Crescita in tutti i settori merceologici ad aprile nello scalo giuliano rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: 4.632.674 sono state le tonnellate di merce movimentata, con un +4,68% sull'aprile 2016. Incoraggianti i dati dei container con 52.253 TEU (+23,73%). Da segnalare una crescita a doppia cifra anche per le merci varie (+11,65%). Trend positivo per il comparto RO-RO (+1,20%), le rinfuse liquide (+2%) e le rinfuse solide (+0,77%).

Dando uno sguardo a tutto il primo quadrimestre 2017, si rileva che la movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56%) con un volume pari a 19.118.014 tonnellate. I primi 4 mesi chiudono ancora con una buona performance del settore container che registra un incremento del +16,54%, e 189.473 TEU. Andamento positivo sul quadrimestre anche per le merci varie (+7,18%) e per il comparto RO-RO con 99.269 unità transitate (+1,95%), ad eccezione delle rinfuse solide che riportano un -24,5%.

Infine, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso dei primi 4 mesi di quest'anno, sono stati raggiunti i 419.689 TEU (+8,27%).

**IL PORTO DI TRIESTE
CRESCE NEI CONTAINER**

■ Un aprile all'insegna della crescita rispetto allo stesso mese dell'anno precedente in tutti i settori merceologici per il porto di Trieste. Le tonnellate di merce movimentata sono risultate pari a 4,6 milioni, per un incremento del 4,6% sullo stesso mese del 2016. Da segnalare il progresso significativo dei container (+23,7%) e delle merci varie (+11,6%). Guardando invece a tutto il primo quadrimestre del 2017, si rileva che la movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56%) con un volume pari a 19,1 milioni di tonnellate. (riproduzione riservata)

L'analisi Il tema è affascinante e fa pensare a quello che Genova in realtà è sempre stata, anche se lo ha un po' dimenticato, ovvero uno scalo

Genova e la Via della Seta ritorno alle origini con l'Oriente ma la città è troppo fredda col porto

ALDO LAMPANI

GENOVA e la *Via della Seta*. Il tema è affascinante. Fa pensare a quello che Genova in realtà è sempre stata, anche se lo ha un po' dimenticato: un porto. Ma non uno qualsiasi. Uno scalo di merci e cultura del commercio. Punto di riferimento "unico" in materia per il Mediterraneo, dove già nel passato remoto erano presenti tutti i migliori servizi conosciuti e dove si inventavano (la banca moderna, la lettera di credito, il finanziamento della città con debito pubblico) quelli che si immaginava potessero servire per sostenerne la potenza. Uno scalo aperto, non solo alle merci. Genova, con l'oriente, ha sempre avuto contatti importanti. Mai subalterni, raramente di forza, sempre di scambio a tutto tondo. Un modo di intendere le colonie in modo unico, mai meri bastioni militari, ma territori di cultura giuridica e commerciale particolarmente elastici e redditizi. Riprendendo alcuni spunti dal sito *Giustiniani.info*, che riassume diverse fonti, si legge come i genovesi intendessero il commercio. Nel XII secolo Genova era andata a cercare scambi attorno al Mar Nero. Per popolare i centri d'oltremare che conquista o riceve in concessione, «Genova deve fare appello ai propri abitanti, certo, ma anche a tutte le comunità delle Riviere su cui si estende il suo potere. Un vasto movimento di emigrazione interessa tutta la Liguria e si diffonde alle città che intrattengono rapporti commerciali con la Superba». Così, continua lo studio, «si costituisce una società coloniale dominatrice, dove l'unico scopo è quello di valorizzare, al meglio, le risorse dei territori d'oltremare per soddisfare i bisogni della metropoli e ancor più del sistema artigianale di tutto

l'Occidente medievale». Genova punto di riferimento commerciale, genovesi che - rimanendo tali - hanno portato Genova e le sue abitudini verso l'oriente. Ed oggi la Ex Superba (allora lo era per davvero) guarda di nuovo ad oriente. Certo la Cina si è proposta e l'Italia ha raccolto l'invito. Ha proposto (intelligentemente) anche Genova come punto di approdo. Ma che Genova troveranno i cinesi e come verranno accolti? Oggi attorno al proprio porto i genovesi mostrano scollamento ed un po' di disaffezione. A Genova, attorno al porto, si respira, da parte della gente comune, una via di mezzo tra l'irricoscenza ed il disconoscimento. E soprattutto, quando si parla di porto, lo si fa al passato. Solo di rado al presente, quasi mai al futuro. E spesso con disinteresse. Tanti, troppi genovesi il porto non lo conoscono, non lo capiscono e forse si fa troppo poco per farlo conoscere e capire. Molti cittadini non ne comprendono il funzionamento, non sanno chi lo guida, non ne intuiscono le possibilità che avrebbe di rivoltare come un quanto l'economia del territorio. Per troppi lo scalo è un insieme di costruzioni sul fronte del mare. Gli anziani ricordano gli anni Cinquanta e Sessanta quando dentro ed attorno alle banchine era un formicolare di attività, giorno e notte, e che «ce n'era per tutti». Sul porto manca anche l'informazione. Si parla troppo da addetti ai lavori di manovre politico economiche e di lotte intestine allo scalo e pochissimo di cosa potrebbe essere il porto per la città e la sua gente? Forse sì. Il porto è uno sconosciuto in casa propria. Altrove non è così. Il comprensorio di Anversa produce da solo il 19% del Pil belga. Troppo per far sì che non si debba sostenerne ad ogni costo la posizione economica, quella portuale in primis. E la

popolazione lo sa, e partecipa alla ventura del proprio scalo. Niente si muove nel comprensorio che non abbia ritorni per le banchine. La città e il porto hanno sofferto duramente la crisi. Per quasi un decennio le banchine avevano registrato una crescita tra il 10 ed il 20% annuo. Poi, nel 2008 si sono quasi fermate. Il calo nel volume di traffico nel 2009 è stato prossimo al 16%, e solo ora ci si sta riprendendo sui livelli pre crisi. Dopo grandi investimenti, anche e soprattutto pubblici. Anche Genova ha investito. Soprattutto con i soldi privati. Lo si legge sullo studio "Impatto economico sociale del porto di Genova", due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera portuale attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produ-

zione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54 mila unità di lavoro. Il secondo recita che «la filiera portuale pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria e l'8,3% per l'occupazione». Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo. Un polo su cui investire. Cosa che avviene. Infatti, riprendendo come fonte l'analisi in merito **all'Authority portuale** di Genova, la stampa specializzata dice che «in vent'anni, dal 1994, quando hanno iniziato l'attività con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni. E gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un "picco" di 61 milioni di euro, record storico, proprio nel 2015, quando il porto ha registrato il record anche per la movimentazione dei container». E gli investimenti pubblici? Ci sono, certo, ma sono sempre pochi e lunghi ad arrivare.

ANSA/REUTERS

Genova-Savona operazione Cina “Interessati alla diga”

Il presidente Signorini dopo la doppia missione Bruxelles-Barcellona: “Noi centrali nella sfida”

MASSIMO MINELLA

ALEARSI, facendo del cinese i primi partner nello sviluppo del porto di Genova oppure difendersi gridando all'invasione? Paolo Signorini rientra a Genova dopo la doppia missione europea che ha avuto, al centro, proprio il tema delle relazioni commerciali con la Cina. Il presidente dell'autorità di sistema che unisce i porti di Genova e Savona non ha dubbi e scommette sulla prima opzione. «Giusto riflettere o tenere conto di ogni posizione, ma abbiamo di fronte a noi un'opportunità unica e dobbiamo coglierla nel miglior modo possibile». Non è un'affermazione di principio, la sua, quanto una constatazione che arriva dopo aver incassato, unico porto in Europa, l'interesse dichiarato dei cinesi per la diga foranea. «Solitamente non fanno mai domande — racconta Signorini —. Invece mi hanno chiesto informazioni sulla progettazione, sui finanziamenti, sui tempi di realizzazione. E hanno chiesto di essere aggiornati». Il confronto è andato in scena a Bruxelles, all'in-

izio dell'incontro legato alla connessione dei traffici Europa-Cina. «Al momento è l'unico strumento a disposizione a livello comunitario — precisa Signorini — e l'Italia, in questo scenario, è centrale. Non è un caso che l'unico premier del G7 andato in Cina sia stato Paolo Gentiloni. Gli altri esponenti sono stati tutti dell'Europa Orientale».

L'Italia, a Bruxelles, era rappresentata da Genova e Trieste. «Io ho spiegato il dettaglio del progetto della diga e la delegazione cinese, dopo le domande, ha chiesto di essere tenuta aggiornata — continua Signorini —. Erano presenti con rappresentanti del ministero delle Riforme, il più importante perché è quello che decide i finanziamenti. Il ministro Delrio, quando è venuto il mese scorso a Genova e ha parlato del progetto della diga, ha indicato anche come partner la Cassa di Risparmio e Prestidi. E anche i cinesi possono mettere a disposizione la loro Cdp. Ci sono davvero le condizioni per mettere a punto un progetto importante».

E proprio sulla centralità dell'operazione Cina, sul ruolo propositivo che i porti di Geno-

va e Savona possono svolgere intercettando il flusso crescente delle merci in arrivo dal Far East si sta concentrando non a caso l'attenzione dei grandi operatori internazionali e degli enti pubblici di gestione. Con i porti ormai avviati sulla strada della trasformazione in piattaforme logistiche si può vincere

la sfida solo a patto di legare tutte le modalità di trasporto, mare, ferro, strada, cielo (peculiarità questa esclusiva di Genova). Eppure i dubbi non mancano, così come le spinte protezionistiche, le difese, i desideri di alzare di nuovo i muri.

«Mi ha colpito nelle due relazioni introduttive della riunione Espo di Barcellona la chiave di lettura utilizzata nei confronti della Cina — chiarisco il concetto Signorini —. Il desiderio di

mettere in guardia contro il pericolo di una colonizzazione, una sorta di aggressione commerciale ai mercati che, via mare, si traduce in acquisto di terminal, società, compagnie. Per questo la risposta dev'essere

una sola: fermiamoli. Sono rimasto davvero stupito, anche perché non parliamo di un qual-

cosa che potrebbe accadere, ma di una realtà già oggettiva. Gli operatori cinesi dialogano già con noi, con il Nord Europa, con la Germania, con il Mediterraneo. Nel mio intervento ho cercato di porre in luce gli aspetti positivi che possono arrivare dal dialogo e dal confronto».

Non sfugge certo al presidente dell'autorità che le mosse cinesi sullo scacchiere internazionale sono dettate da legittimi interessi economici e commerciali. La mossa del Pireo, con i cinesi nuovi azionisti del porto, va in questa direzione.

«Ma a maggior ragione va impostato un dialogo costruttivo con la Cina — spiega —. Le parole di Romano Prodi nell'intervista a Repubblica da questo punto di vista sono di una chiarezza esemplare. Abbiamo già perso fin troppo tempo, ora non possiamo più permettercelo, altrimenti saranno altri Paesi, altri porti a sostituirsi a noi. Le missioni del nostro governo hanno già riequilibrato anche sul Tirreno le tappe di una via della Seta che era molto più orientale e si fermava all'Adriatico. Ora dobbiamo compiere un salto ulteriore. Ma è un risultato alla nostra portata».

-segue

"Solo noi e Trieste al tavolo del confronto con il governo e gli operatori asiatici"

INODI

IL QUESITO

All'earsi, facendo dei cinesi i primi partner nello sviluppo del porto di Genova oppure difendersi gridando all'invasione?

GENOVA-SAVONA

Paolo Signorini non ha dubbi e scommette sulla prima opzione. "Abbiamo di fronte a noi un'opportunità unica e dobbiamo coglierla"

LA DIGA

L'author bank, unico porto in Europa, l'interesse dichiarato dei cinesi per la diga foranea su progettazione, tempi e finanziamenti

LA MISSIONE

L'unico premier del G7 andato in Cina è stato Paolo Gentiloni. Gli altri esponenti sono stati tutti dell'Europa Orientale

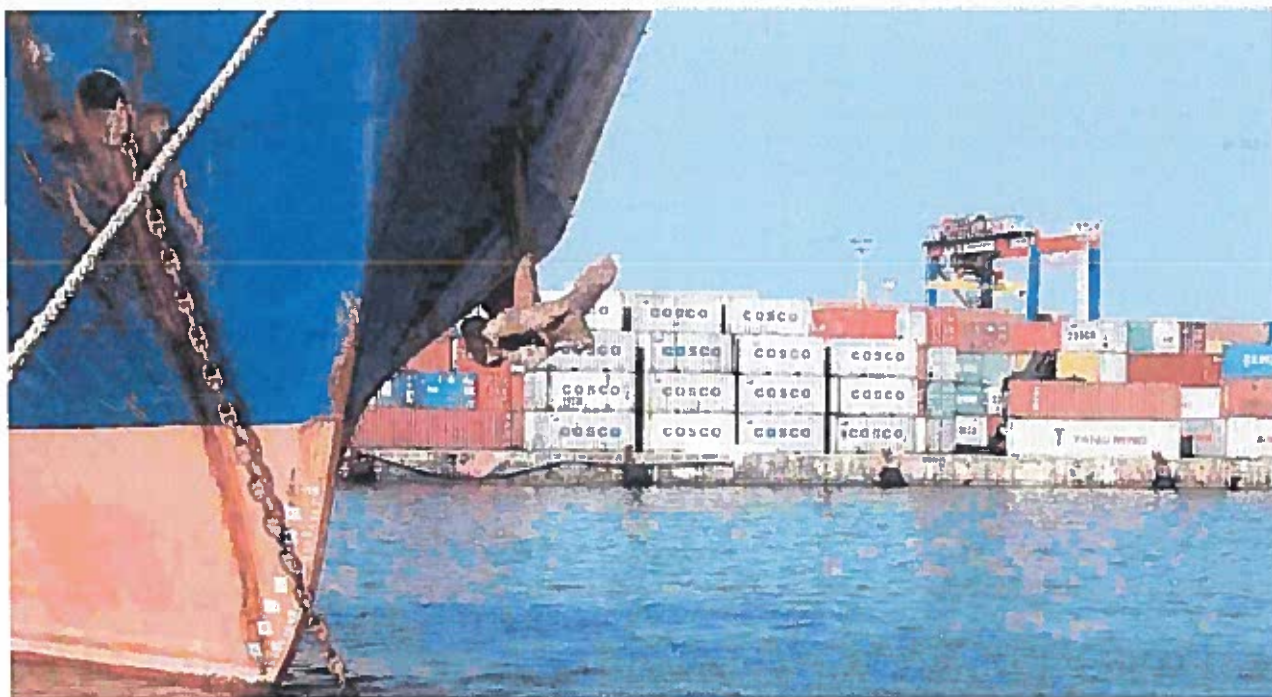
I FINANZIAMENTI

Il ministro Delrio, quando è venuto a Genova e ha parlato del progetto della diga, ha indicato anche come partner la Cassa Depositi e Prestiti



IL PRESIDENTE E IL MINISTRO

Paolo Signorini, presidente dell'autorità di sistema, con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio



Sollecitata la fusione fra Genova e Savona

GENOVA - La premessa è che il modello dell'organizzazione del lavoro nel porto di Genova deve essere «mantenuto e migliorato» visto che ha consentito un continuo incremento dei traffici. E soprattutto: «Si conferma che gli unici soggetti ad operare nel porto di Genova debbano essere i lavoratori dei terminal e quelli delle compagnie».

Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti di Genova hanno riunito i delegati per discutere del lavoro in porto e spingono l'acceleratore sulla fusione fra i due scali di Genova e Savona. «Riteniamo im-

(continua a pagina 11)

Sollecitata la fusione

prorogabile l'avvio del percorso di integrazione fra il porto di Genova e quello di Savona», sottolineando come «norme e regolamenti debbano essere applicati in maniera uniforme» informano con una nota congiunta i segretari.

D'accordo sulla riforma del lavoro portuale, che potrà rappresentare «un'opportunità di sviluppo con ricadute positive per i lavoratori. E' quindi necessario che le segreterie nazionali mantengano un costante rapporto con il ministero dei Trasporti per arrivare ad istituire un fondo di accompagnamento alla pensione per tutti i lavoratori

portuali».

«Si condivide la proposta delle segreterie nazionali di modifica dell'articolo 15 bis, in particolare il punto relativo all'intervento delle Autorità di Sistema le quali adottano il piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui articoli 16, 17 e 18 delle ex legge 84/94 e due successive modifiche. Per questi motivi - prosegue la nota - si ritiene necessario avere un' Autorità di Sistema forte ed autonoma che possa rispondere in modo efficace alle sfide decisionali e procedurali, per cui si ritiene inappropriata l'applicazione della legge 165/2001 ai dipendenti di AdSp».

Lo sviluppo del porto, concludono i delegati, «non può prescindere dalle questioni che riguardano la

sicurezza sul lavoro, argomento che deve rimanere al centro della discussione con tutte le parti in causa».

n IL COMMENTO

QUELLE CASE NON PREVISTE CHE PESANO SUL DESTINO DEL BLUEPRINT

Chiunque vinca nella sfida di Palazzo Tursi, il destino del Blueprint sembra allontanarsi sempre più dall'idea originaria di Renzo Piano. In questi anni le istituzioni si sono accanite a modificare il Disegno Blu pensato dall'architetto e senatore a vita per restituire alla città la zona di Levante del porto e dare più spazio alle Riparazioni navali. Risultato: tutto fermo con il rischio che non se ne faccia più nulla o che il progetto prenda una direzione del tutto imprevista.

Riapriamo il documento del settembre 2015 a pagina 36.

C'è scritto che dopo la demolizione dell'edificio ex Nira e dei padiglioni C, M e "Fiat", si potranno costruire edifici per un totale di 48.300 metri quadri (120 mila metri cubi, quasi un terzo della cubatura attuale). Di questi solo 11.300 metri quadri saranno destinati a edilizia residenziale, 25 mila al terziario (uffici, direzioni, assicurazioni) e 12 mila al commerciale.

Passa meno di un anno e il 29 luglio 2016 il Comune e la Spim, il suo braccio immobiliare, pubblicano il bando di gara per la Blueprint Competition. A pagina 65 c'è una

tabella azzurra che stravolge tutto: 40 mila metri quadri di residenziale, 5 mila di attività commerciali e artigianali, 10 mila di attività ricettive e 5 mila di uffici e direzionale.

Il totale fa 60 mila metri quadri. Che cosa è successo?

Il Comune e la Spim spiegano che gli 11.700 metri quadri di differenza sono quelli del padiglione D, sacrificato ai nuovi appartamenti. Il sindaco Marco Doria avrebbe voluto togliere anche i limiti di altezza imposti da Piano agli edifici, ma l'idea non è passata. Al concorso, che non ha avuto un vincitore, alcuni concorrenti si sono lamentati della difficoltà di stipare TUTTO le quelle residenze fra la Sopraelevata e il mare. Nel nome della valorizzazione dell'area e alla ricerca di investimenti immobiliari per sostenere il progetto, alla fine si è fatto un pasticcio. Nel TOTALE la migliore delle ipotesi un flop. Nella peggiore, uno scempio.

Nel documento originario del 2015, consegnato da Renzo Piano alle istituzioni con tanto di atto notarile il 23 settembre di quell'anno, c'erano tre firme: Claudio Burlando, Luigi Merlo e Marco Doria. Il primo, in realtà, aveva già lasciato a giugno la sua poltrona di presidente della Regione a Giovanni Toti (che ha controfirmato l'impegno del predecessore). Il secondo sarebbe andato via dall'Autorità portuale un

- segue

paio di mesi dopo e il terzo sta per fare le valigie da Palazzo Tursi. «Tre persone serie e affidabili», aveva commentato Piano.

«Ma che succederà quando non ci saranno più? Diciamoci la verità: la mia preoccupazione più grande è che il progetto venga tradito».

L'architetto ha sempre reagito con diplomazia e spirito collaborativo a tutte le richieste di modifica, da quella del padiglione S (Palasport) al tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi. Lo studio ha preso atto anche del cambiamento di mix fra residenziale e terziario -com merciale (alla commissione della gara ha partecipato l'architetto Stefano Russo del Renzo Piano Building Workshop). Però non c'è mai stato un accordo né scritto né verbale su molte di queste modifiche e il dopo -Doria apre scenari ancora più incerti: Gianni Crivello dovrà soddisfare la fame di liquidità della Spim e mantenere l'impegno dei 40 mila metri quadri di nuove case, Marco Bucci vuole fare una «revisione positiva» del Blueprint, Luca Pirondini ha già detto chiaro e tondo che preferisce il progetto alternativo di Giovanni Spalla.

Il prossimo sindaco di Genova ha la responsabilità di non aggiungere il Disegno Blu all'Affresco e al progetto Leonardo per gli Erzelli, idee per ripensare la città che Genova ha lasciato cadere o ha stravolto senza ottenerne alcun vantaggio.

ALESSANDRO CASSINIS

Lavoro in porto, il diktat dei sindacati



Il tema del lavoro in porto è centrale

LA premessa è che il modello dell'organizzazione del lavoro deve essere "mantenuto o migliorato" visto che ha consentito un continuo incremento del traffici. E soprattutto: "Si conferma che gli unici soggetti ad operare nel porto di Genova debbano essere i lavoratori dei terminal e quelli delle compagnie". Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti di Genova hanno riunito i delegati per discutere del lavoro in porto e spingono l'acceleratore sulla fusione fra i due scali di Genova e Savona. "Riteniamo improrogabile l'avvio del percorso di integrazione fra il porto di Genova e quello di Savona, sottolineando come norme e regolamenti debbano essere applicati in maniera uniforme" informano con una nota i segretari.

L'accordo sulla riforma del lavoro portuale, che potrà rappresentare un'opportunità, ma servono un fondo di accompagnamento alla pensione per tutti i lavoratori portuali, come chiesto anche dalle segreterie nazionali e le autorità di sistema portuale devono adottare un piano dell'organico del porto, che comprenda dipendenti dei terminalisti e delle compagnie portuali, in modo da calcolare il fabbisogno complessivo di lavoro. Ancora, i sinda-

cati chiedono che il lavoro portuale sia riconosciuto come usurante. Infine, serve **un'autorità portuale "forte e autonoma"** e la sicurezza del lavoro deve restare al centro dell'attenzione.

Una serie di indicazioni molto precise, quindi, per un tavolo di lavoro con **l'autorità** che deve restare aperto e allargato ai vari soggetti coinvolti nell'organizzazione del lavoro. Non è un caso, d'altra parte, che proprio l'azione delle organizzazioni sindacali genovesi si sia contraddistinta per una sorta di laboratorio di programmazione che poi si è esteso fino al livello nazionale. Proprio dalla Liguria, infatti, sono partite quelle istanze da parte del mondo del lavoro che poi (non sempre) hanno trovato risposta nelle norme nazionali. Un'azione che, a maggior ragione, deve avvenire anche oggi, alla luce della nuova legge di riforma che ha dato alle autorità portuali una veste differente. Ora, a completare il mosaico della nuova portualità servono appunto norme precise per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro. A Genova e a Savona, ma non solo.

(m.c.s.m.)

65-64 DOLZERA RISORVITA

Il Secolo XIX

IN DARSENA LA CENA CON I CADRAI

Serata per ricordare i "cadrai", gli antichi ristoratori portuali, al Galata Museo del Mare.

Federica Montaresi eletta presidente La Spezia Railways

LA SPEZIA - Sono stati nominati nei giorni scorsi i nuovi componenti di La Spezia Shunting Railways, la società che ha per oggetto lo svolgimento del servizio ferroviario nel porto della Spezia e nelle aree retro portuali di Santo Stefano di Magra.

Il Consiglio di Gestione del qua-
(continua a pagina 11)



Federica Montaresi

Federica Montaresi

le fanno parte Mirella Bologna (Mercitalia Rail), Sebastiano Grasso (amministratore delegato business services Contship Italia), Fabrizio Filippi (direttore generale Oceanogate) e Andrea Scarparo (La Spezia Container Terminal), ha eletto il nuovo presidente, nella persona dell'ingegner Federica Montaresi, responsabile Studi e Progetti Speciali dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale.

La società, come noto, vede la partecipazione dell'Autorità di Sistema portuale, dei terminalisti e operatori dello scalo ligure e del retroporto, delle imprese ferroviarie e degli operatori intermodali.

La redazione del nostro quotidiano www.messaggeromarittimo.it - Il Messaggero Marittimo - da sempre attenta alla Spezia Shunting Railways, come ad una componente essenziale dello sviluppo dello scalo spezzino e dell'economia del territorio di riferimento, unita alle felicitazioni per l'elezione alla massima carica societaria, augura all'ingegner Montaresi i più sinceri auguri di proficuo lavoro.

Ancona anche nel 2017 home port Msc Crociere

ANCONA - Anche nel 2017 Ancona si conferma una tappa fondamentale per gli itinerari di Msc Crociere che approderà nello scalo dorico con la nave "Msc Sinfonia" 18 volte, trasportando nel capoluogo marchigiano oltre 45mila passeggeri.

La compagnia, che ha celebrato pochi giorni fa a Le Havre il varo di "Msc Meraviglia", la prima delle sei nuove navi che entreranno in servizio tra il 2017 e il 2020 e che inizierà la sua stagione inaugurale nel Mediterraneo occidentale, continua a crescere a ritmi sostenuti con una strategia volta ad offrire ai suoi clienti esperienze sempre più ricche e innovative.

In quest'ottica rientra l'at-

(continua a pagina 11)

Ancona anche nel 2017

tenzione verso il porto di Ancona che potrà beneficiare sempre di più dei flussi del Mediterraneo, attraverso il collegamento con mete incantevoli tra cui Grecia, Croazia e Venezia e di un'utenza internazionale ogni anno più ampia a cui Msc Crociere si rivolge con la sua straordinaria offerta.

Alcuni degli asset fondamentali per lo sviluppo del turismo sul territorio marchigiano sono certamente il potenziamento delle infrastrutture portuali, la tecnologia e il rinnovamento dei servizi di accoglienza: grazie al lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale e al supporto di tutte le istituzioni locali, Msc Crociere auspica di far approdare in futuro quelle navi ancora più grandi e più belle che potranno generare un indotto importante in termini economici e occupazionali per tutto l'entroterra regionale.

«Ancona sarà sempre di più il nostro porto centrale nel Medio Adriatico e Msc Crociere sta facendo molto per lo sviluppo della crocieristica dello scalo - afferma Luca Valentini, direttore vendite di Msc Crociere -. Guardiamo con soddisfazione al fatto che anche la città è impegnata ad accogliere i turisti e a dotarsi di servizi di accoglienza con standard di qualità adeguati. Oggi Msc è leader di mercato in tutto il Mediterraneo, ruolo che vorrà rafforzare anche con l'arrivo delle nuove navi previste dalla seconda fase del piano industriale del valore di nove miliardi di euro entrato nel vivo con il varo di "Msc Meraviglia". Ci auguriamo perciò che l'intero territorio marchigiano sappia cogliere le opportunità legate alla nostra presenza».

Il Nautilus

Il Presidente Mattarella sale a bordo di Nave ITALIA



CIVITAVECCHIA – Nell'ambito della celebrazione della Giornata della Marina al Porto Storico di Civitavecchia, il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, sale domani (venerdì 9 giugno) a bordo di Nave ITALIA, il brigantino più grande al mondo che la Fondazione Tender To Nave ITALIA Onlus mette a disposizione per lo sviluppo della cultura del mare e della navigazione come strumenti di educazione, formazione, riabilitazione, inclusione sociale e terapia. Fondazione Tender To Nave ITALIA è una Onlus costituita nel 2007 dalla Marina Militare e dallo Yacht Club Italiano che quest'anno festeggia il decimo anno di attività.

Con il Presidente Mattarella saliranno a bordo di Nave ITALIA il Presidente della Camera dei Deputati Laura Boldrini e il Ministro della Difesa Roberta Pinotti, il Capo di Stato Maggiore della Difesa Generale Claudio Graziano, il Capo di Stato Maggiore MM Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, il Comandante in Capo Marina Nord Ammiraglio di Divisione Giorgio Lazio, i Capi di Stato Maggiore di Forza Armata (Ca. SMA, Ca. SME, C.te Gen CC e Com. Gen. GdF), l'Ammiraglio Sergio Biraghi, il Presidente dello Yacht Club Italiano, Nicolò Reggio e il Presidente della Fondazione Cariplo Giuseppe Guzzetti.

Il Presidente Mattarella incontrerà a bordo il gruppo di 15 ragazzi seguiti dall'Unità di Diabetologia dell'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù di Roma, impegnati su Nave ITALIA dal 6 al 10 giugno con il progetto "Mari e dolci onde", per l'autonomia nella gestione del diabete, ed accolti a Civitavecchia dal Presidente dell'Ente Ospedaliero Mariella Enoc.

Nel corso della visita di Nave ITALIA, il Presidente Mattarella riceverà in dono dal Presidente della Fondazione Tender To Nave Italia Onlus, Roberto Sestini, un bozzello di Nave ITALIA (definizione di bozzello: Attrezzatura di bordo, presente sulle navi a vela, impiegata nelle "manovre correnti" e utile a moltiplicare la forza impiegandone una più lieve). Della Fondazione Tender To Nave ITALIA saranno presenti a bordo anche il Consigliere esecutivo Carlo Croce e il Direttore scientifico Paolo Cornaglia.

BUONA NOTIZIA

Grandi Molini Primo carico di semola

- LIVORNO -

IERI per la prima volta, dopo lunghi mesi di inattività, dallo stabilimento Grandi Molini di Livorno (ha riaperto i battenti nel dicembre 2016 dopo quasi un anno di chiusura) è uscito il primo camion carico di semola di grano. Una goccia nell'oceano viste le potenzialità produttive di questo mega impianto molitorio costato circa 100 milioni di euro al gruppo rodighiano. E un'amara soddisfazione visto che a lavorare ci sono i 13 dipendenti per i quali è stato applicato il contratto di solidarietà dopo il licenziamento di 17 colleghi a fine aprile. All'inizio i licenziamenti dovevano essere 30 su 45 addetti. A chi è stato mandato a casa è stato offerto un incentivo di 25 mila euro.

INTANTO c'è attesa per l'udienza al tribunale di Rovigo dal quale si attende il 14 giugno l'omologa per il piano di concordato che i creditori del colosso molitorio hanno accettato lunedì 5 giugno. Il piano prevede il pagamento integrale delle spese di prededuzione, dei creditori privilegiati entro un anno dall'omologa. Sono tre le classi di creditori: commerciali strategici, istituti finanziari strategici e chirografari con una soddisfazione rispettivamente del 70%, 30% e 30%. Arriveranno poi 20 milioni di euro più 10 di aumento di capitale della famiglia Costato.

MD.

FRONTE DEL PORTO

LA CONSEGNA DELLE BORSE DI STUDIO
ANTEPRIMA DELLA FESTA LA CONSEGNA DELLE
BORSE DI STUDIO INTITOLATE A TITO NERI A SEI
GIOVANI DEGLI ISTITUTI SUPERIORI LIVORNESI

Il battesimo dei rimorchiatori gemelli Neri in festa per i due gioielli hi-tech

La flotta si potenzia con i maxi-tug «Montenero» e «Antignano»

LIVORNO - «MONTENERO» ed «ANTIGNANO», due nomi evocativi per i livornesi e non solo perché sono di località legate al mare e al cuore di chi ama il mare, ma anche perché, nella flotta dei rimorchiatori Neri, appartengono a due piccole aziende che negli anni '50 rifornivano di carburante l'aeroporto di Fiumicino. E costituirono una delle basi dell'epopea di quella che oggi è una articolata holding conosciuta in tutto il mondo ma rimasta livornese a tutti gli effetti. La rievocazione del passato è stata fatta ieri sera, nella bella festa all'interno del cantiere dell'azienda, dalla famiglia Neri davanti ai nuovissimi rimorchiatori, il «Montenero» - battezzato dal vescovo Simone Giusti, madrina Francesca Neri e al gemello «Antignano», in servizio da pochi mesi. A contorno, c'era tutta la flotta imbandierata a festa. E con l'apo-



L'imprevisto

Il cavalier Piero costretto al forfait per un lieve malore

ASSENTE, perché bloccato da un leggero malore e «costretto» dalla famiglia al riposo, il cavaliere del lavoro Piero Neri. A presiedere alla cerimonia, ricevere e salutare gli ospiti c'erano però gli eredi della dinastia livornese guidati dal presidente della società e fratello di Piero, Tito con la consorte.



Investire nel futuro

«È grazie ad investimenti come questi che il porto può offrire maggiori efficienza e sicurezza»

tos finale di un saporito cacciucco cucinato e servito dagli equipaggi: un ritorno alla tradizione che voleva il «sor Tito» festeggiare a bordo con i suoi uomini in grandi mangiate di pesce senza rinunciare al suo abito nero a redingote e relativo cappello. Peccato dell'assenza, non programmata, del cavaliere del lavoro Piero Neri, bloccato da un leggero malore e «costretto» dalla famiglia al riposo. A ricevere e salutare gli ospiti c'erano però i giovani della dinastia guidata dal presidente della società e fratello di Piero, Tito con la consorte. Come anteprima del battesimo si è svolta la consegna delle borse di studio intitolate al cavaliere del lavoro Tito Neri: il fondatore della dinastia assegna a sei giovani degli istituti professionali livornesi che saranno assunti per stages pagati di tre mesi ma sui rimorchiatori sui sugli impianti a terra. Gli universitari vincitori sono Giulia Gorni e Alessandro Palumbo. Quelli del nautico sono Lorenzo Lucchesini, Francesca Pacini ed Alessandro Gentili (tutti della 5ª capitaneria) e Alessio Quartini e Alessio Quattrini (entrambi della 5ª macchinisti). Per il Vespucio-Colombo sono stati premiati Vittoria



Fantani e Alice Della Rovere. Il saluto ai vincitori e il «momento» sulle borse di studio - ormai storiche - è stato portato da Corrado Neri, che ha spiegato l'allargamento dei riconoscimenti anche all'Università (studi logistici) e al tecnico Colombo-Vespucio. Un saluto e i complimenti delle autorità sono arrivati dalla vice-prefetto vicaria Sabatina Antonelli, dal questore Orazio D'Anna, dall'assessor regionale alla cultura Gracco, dall'assessore comunale Francesca Martini e dalla professoressa Colombini per l'università di Pisa. Nella seconda parte della cerimo-

nia è stato Corrado Neri a leggere il discorso preparato da Piero Neri. Il direttore del cantiere Rosetti, costruttore dei due Tug, a sua volta ne ha elencato le caratteristiche tecniche con elementi che rappresentano un record per rimorchiatori operanti in ambito portuale a livello nazionale e non solo. «Il porto di Livorno non è certo un porto facile - aveva scritto Piero Neri - dove effettuare manovre di entrata ed uscita di navi sempre più grandi. Ed è grazie ad investimenti come questi, unitamente alla competenza di piloti e ormeggiatori, che i servizi tecnici nautici riescono ad assolvere il lo-



ro compito di soddisfare le esigenze commerciali del traffico perseguitate dalle Autorità di Sistema Portuali ed al tempo stesso offrire servizi efficienti in sicurezza sotto il coordinamento e la direzione della Capitaneria di Porto». Negli ultimi 18 mesi la società ha investito nella costruzione di ben sei nuovi rimorchiatori, quattro di navigazione internazionale (Luca Neri, Toscana, Antignano e Montenero) più due per navigazione locale, uno dei quali assegnato alla Labormare. Un impegno pressoché unico nel nostro porto.

A.F.

- segue



CERIMONIA La platea degli invitati alla cerimonia di battesimo dei due rimorchiatori gemelli; sotto alcuni momenti della festa



Lunghi 32 metri e superpotenti possono trainare 94,8 tonnellate

COSTRUITI dal cantiere ravennate Rosetti Marino in base ad un progetto di Robert Allan, i due rimorchiatori gemelli Antignano e Montenero sono lunghi 32 metri, largo 13,2, è dotato di motori principali MAN 7L27/38 di 2555 kW a 800 rpm e di due propulsori Schottel SRP 4000, ed è in grado di sviluppare un tiro a punto fisso di ben 94,8 tonnellate, grazie anche a due verricelli forniti da Rolls Royce Marine Rauma, entrambi a doppio tamburo e con certificazione "ex proof" per impiego in atmosfera pericolosa.

NOTIZIE DALLA CITTÀ

STUDENTI PREMIATI: STAGE RETRIBUITI

Neri investe, 6 rimorchiatori in 18 mesi

INCRONACA

ECONOMIA DEL MARE

Rimorchiatore record per la flotta Neri «26 mezzi in 20 anni»

Il messaggio di Piero Neri: a metà anni '90 il rischio di ko, ma abbiamo ammodernato l'azienda reinvestendo gli utili

LIVORNO

C'è la figlia Francesca nei panni tradizionali di madrina che tiene a battesimo il nuovo rimorchiatore, c'è il vescovo Simone Giusti che con l'aspersorio prima schizza d'acqua benedetta la nuova unità della flotta della bandierina bianconera e poi si gira verso la platea di rappresentanti istituzionali e di imprenditori, di lavoratori e di studenti da premiare e ripetere la benedizione: «Ne abbiamo tanto bisogno anche noi, oltre che il rimorchiatore».

Basterebbe questo gesto extra a far capire che il copione dell'inaugurazione del nuovo rimorchiatore Montenero, al cantiere Neri nel cuore del porto avrebbe mostrato qualche fuori programma. A cominciare dal fatto che Piero Neri, patriarca schivo alla testa dell'azienda di famiglia, è stato costretto a dare forfait da un mallessere («ma ora sta già meglio», dicono i familiari). Ma com'è capitato quando nel freddo di febbraio c'era da star

li di notte davanti ai Tre Ponti per le operazioni di disincaglio della nave Sigma a un passo dalla riva, la proverbiale riservatezza va messa in un angolo e bisogna metterci la faccia. Ecco che il figlio Corrado - con i cugini Corrado, Tito e Alessandro, sul palco a cucire insieme il puzzle dell'evento - dà la voce alle parole del padre: un lungo elenco di ringraziamenti e tuttavia anche qualcosa fuori dal recinto del prevedibile.

Non fa agiografia aziendale Piero Neri quando torna ai guai dell'impresa di famiglia che alle soglie dei cent'anni si era ritrovata di fronte «il rischio di porre termine alla nostra avventura imprenditoriale»: colpa del fatto che «un mix di incomprensioni familiari e un'aspra conflittualità sindacale avevano portato alla decisione di vendere». Poi aggiunge: «Mi ricordo la stampa locale che più volte uscì con titoli come "La bandiera bianconera non deve essere ammainata". Ancora oggi la ringrazio per l'incoraggiamento, e fu così».

Il taglio del nastro avrebbe potuto limitarsi a mettere sotto i riflettori l'oggi: il nuovo rimorchiatore - destinato al porto di Livorno - ha prestazioni record («con un tiro a punto fisso di oltre 95 tonnellate») che ne fanno un caso unico nei porti di tutto il Bel Paese, e forse non solo. Ci penserà l'ingegner Gattoli, direttore tecnico del cantiere Rossetti, a disegnarne l'identikit insistendo sul fatto che ha capacità di intervento anche in situazioni a forte rischio di esplosione in condizioni meteo al limite come potrebbe essere un terminal galleggiante.

Ma la dynastie Neri ha sempre badato anche alla storia. Non è un caso che nomi di battesimo come Corrado, Tito o Piero si rincorrono fra cugini e bisnipoti una generazione dopo l'altra, con l'anno di nascita che diventa parte del nome per distinguerli. Non è un caso che tanto «Montenero» quanto «Antignano» (altro rimorchiatore avuto in consegna a marzo) siano due nomi che appar-

tenevano già alla flotta Neri: erano due navi cisterna degli anni '50 per rifornire di carburante l'aeroporto di Fiumicino. Non è un caso che Piero Neri si congedi citando Marco Valerio Marziale, il più celebre fra gli epigrammisti latini: «Saper rivivere con piacere il passato è vivere due volte». L'imprenditore rincara: «È anche un modo per esser grato delle cose belle, date e ricevute». Per farne una filosofia: «Questo è stato ed è il nostro rapporto di imprenditore e cittadino con la città di Livorno da oltre 120 anni».

È qui che si può riprendere il filo di una affermazione-chiave: la scelta della famiglia di reinvestire «da oltre 20 anni ogni profitto nelle nostre aziende». E ancora: «personalmente ritengo che gli utili di una azienda che provengono dal lavoro, al lavoro devono tornare e così, attraverso costanti investimenti, portare a creare nuovi posti di lavoro come in una grande famiglia che oggi è cresciuta tanto da aver superato le 500 persone».

- segue

In concreto, queste parole hanno i nomi di sei rimorchiatori consegnati al gruppo Neri «negli ultimi 18 mesi»: oltre all'«Anrtignano» e al «Montenaro» di cui si diceva, sono il «Luisa Neri» e il «Toscana» più il «Pacini» e il «Santa Giulia». In sostanza, quel giorno di metà anni '90 in cui i Neri ricominciarono quasi daccapo decisero anche di investire tutto: 26 unità fra rimorchiatori e supply vessel costruiti in vent'anni per ammodernare una flotta ri-

masta troppo indietro.

Ma negli interventi che si susseguono - la vicaria della prefettura **Sabina Antonelli**, il questore **Orazio D'Anna**, le assessore **Cristina Grieco** (Regione) e **Francesca Martini** (Comune), la presidente del corso di logistica **Giovanna Colombini**, il comandante della Capitaneria **Vincenzo Di Marco**, il presidente dell'Authority **Stefano Corsini** - viene sottolineato che sono un investimento anche queste borse di studio

che non sono un semplice staccare l'assegno ma stage retribuiti che costruiscono ponti fra scuola, università e mondo del lavoro («con una prospettiva occupazionale anche per il dopo», secondo un ritornaello che ritorna in vari interventi: un vantaggio per i ragazzi ma anche per le aziende).

Prima del rito del battesimo con la bottiglia lanciata dalla madrina **Francesca Neri** e prima dell'assaggio di cacciucco preparato dagli equipaggi dei

rimorchiatori, c'è il tempo per l'irrituale invocazione del vescovo. «Dona loro lavoro certo, sicurezza e vento in poppa. Dona sapienza a chi deve fare la rotta e a chi deve tracciarla per il porto e per il territorio livornese. Donaci operosità e onestà, sollecitudine per il bene comune, semplicità e chiarezza di norme tali da giammai scoraggiare nuove imprese». E poi: «Via ogni ostacolo artificiale al lavoro degli operai come a quello degli imprenditori».

Mauro Zucchelli



LE BORSE DI STUDIO INTITOLATE A TITO NERI SI ALLARGANO AL POLO DI LOGISTICA E ALL'ITC

Premiati dieci studenti: stage retribuito di 3 mesi (e una prospettiva per il futuro)

Sono dieci i giovani premiati con le borse di studio intitolate a Tito Neri: adesso non riguardano più solo il Nautico ma anche due alunni del Vespucchi-Colombo e 2 del polo di logistica dell'università di Pisa. Gli universitari sono **Giulia Gorini** (premiata dal prof. **Riccardo Lanzara**) e **Alessandro Palumbo** (dalla prof. **Giovanna Colombini**).

Gli studenti del Nautico sono: **Lorenzo Lucchesini** (premiato dal comm. **Tito Neri**), **Francesca Pacini** (dal preside **Riccardo Berraccini**), **Alessandro Gentini** (dalla vice **Laura Palamidessi**), **Elisa Pedrinelli** (dal'insegnante **Patrizia Pini**), **Alessio Perullo** (dalla docente **Francesca Bernini**), **Alessio Quattrini** (dal comandante

Enrico Mucci).

Le studentesse dell'Is Vespucchi Colombo sono: **Vittoria Fanfani** (premiata dalla preside **Simonetta Costagliola**) e **Alice La Rovere** (dalla docente **Anna Paola Meini**). Sono stati selezionati tenendo conto di criteri quali il voto di laurea, la media dei voti riportati, periodi di studio e tirocinio

all'estero, la conoscenza certificata di lingue straniere, la giovane età.

Si tratta di tre mesi di stage retribuito: per i giovani del Nautico, a bordo dei rimorchiatori Neri; per le ragazze del Vespucchi, ai Depositi costieri del gruppo; per gli universitari, al terminal Sintermar.



Alcuni esponenti della famiglia Neri attorno alla madrina **Francesca Neri** (Repetti Pentafoto)



L'intervento del vescovo **Simone Giusti** (Repetti)

Neri: borse di studio e consegna del rimorchiatore



Il varo del rimorchiatore Antignano all'inizio del mese di marzo

► LIVORNO

L'appuntamento è per oggi pomeriggio 11 al cantiere Neri in porto in via Pisa (con accesso dal varco Valessini).

La Fratelli Neri spa mette in calendario un doppio evento. Il primo round è alle ore 18 e riguarda la consegna delle borse di studio intitolate al cav. lav. Tilo Neri: vedrà protagonisti gli studenti meritevoli del polo di sistemi logistici dell'ateneo di Pisa, per quanto riguarda la fascia universitaria, e dell'istituto nautico Cappellini e dell'Is Vespucci Colombo (indirizzo economia dei sistemi logistici integrati), relativamente alle scuole superiori.

Un'ora più tardi, nello stes-

so luogo, è annunciata l'inaugurazione di un nuovo rimorchiatore della flotta: a poche settimane di distanza dal varo del rimorchiatore Antignano, ecco la cerimonia che tiene a "battesimo" il rimorchiatore denominato Montenero. La cerimonia della consegna del rimorchiatore sarà officiata dal vescovo Simone Giusti mentre la madrina sarà Francesca Neri.

Stiamo parlando di un rimorchiatore azimuthale Asd Long Terminal Escort Tug costruito dai cantieri Marino Rossetti (progettista Robert Allan Rastar), lungo 32 metri fuori tutto e largo poco più di 13 metri, con una velocità massima di 14 nodi.

LA FAMIGLIA SI ALLARGA

NEGLI ULTIMI 18 MESI LA SOCIETÀ HA INVESTITO NELLA COSTRUZIONE DI BEN SEI RIMORCHIATORI, DI CUI QUATTRO PER NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE



LA GALLERY

LE FOTO più belle di Novi per la festa di inaugurazione al cantiere Neri sull'edizione on line

www.lanazione.it/livorno

«Ma quale 'green economy' Livorno cresce con il Gnl»

Comitato di gestione portuale: il Pd attacca Nogarin

LIVORNO. «LIVORNO e il suo porto hanno bisogno di correre». Esordisce così il documento che il Pd labronico ha diramato ieri, sparando a zero sulle «velleità» del sindaco Nogarin a entrare nella sala di comando dell'Autorità di sistema e annunciando la costituzione di «un apposito gruppo di lavoro politico che facendo sintesi di competenze e professionalità maturate tra Livorno e Piombino supporti l'azione dell'Autorità di sistema con spunti e stimoli costruttivi». Nel documento, l'attacco alle posizioni assunte sulla portualità dal sindaco Nogarin è duro e senza sconti. «In questi giorni assistiamo - scrive la nota del Pd - a continue prese di posizione del sindaco Nogarin sul tema portuale, non ultima quella sulla necessità di un porto «green»; posizioni che si scontano con una palese mancanza di conoscenza dei punti di forza del nostro porto, che è riferimento in Italia per lo sviluppo di un progetto industriale di filiera d'uso del gas naturale liquefatto; ed è scalo portuale all'avanguardia nel campo della digitalizzazione delle procedure legate al trasporto di merci e persone».

IL SINDACO è accusato di «muoversi in modo scomposto» alla ricerca di un posto nel comi-



CRITICI Lorenzo Bacci e Federico Bellandi, segretario territoriale e comunale del Pd

tato di gestione dell'Authority portuale, con velleità di «sconfinate competenze» (si citano le candidature di Nogarin a presiedere il Mascagni e a dirigere la Conferenza sulla sanità d'arca vasta) e con una «presunta onniscienza» che non si sa bene come sia maturata. Il documento del Pd ricorda poi «le uscite improvvise di Nogarin contro la piattaforma Europa» ed auspica invece che lo scalo labronico cresca «e non resti impantanato in dinamiche partitocratiche tanto care al M5S».

«IL PRESIDENTE Corsini si è insediato da ormai diverse settimane - conclude il documento Ds - e ci aspettiamo molto da lui, con una rinnovata governance che si insedi definitivamente una volta per tutte, facendo leva sulla professionalità di esperti del settore e non di improvvisati tuttologi». Da qui l'impegno di costituire l'annunciato gruppo di lavoro politico che supporti la sua azione «per una guida salda, decisa e competente».

A.F.



**Spettro
ricorso**

Il sindaco di Livorno è deciso a mantenere il punto: se Corsini non lo accetta, ricorrerà al Tar

-LIVORNO-

L'ORGANO di "governance" dell'Adsp di Livorno è in stand-by per il caso Nogarini. Eppure, se non si sbloccherà a breve, il presidente Corsini si troverà nella mortificante necessità di dover riconvocare l'ormai defunto comitato portuale per l'ennesima proroga: difficile vedere altre soluzioni al mandato del segretario generale Provinciale. Mandato che scade a fine mese, e sul quale si sono incrociati ok e veti in un crescendo continuo, compreso il disimpegno del presidente della Regione che si è detto non competente in materia. Il sindaco di Livorno da parte sua è deciso a man-

L'IPOTESI

Potrebbe essere riconvocato l'ormai defunto comitato portuale

tenere il punto: se Corsini non lo accetta, ricorrerà al Tar. E c'è il fondato timore che si vada alle lunghe. Il caso Nogarini è diventato intanto nazionale. Con reazioni e comportamenti diversi nelle Adsp dove si sono candidati i sindaci. Se a Civitavecchia il presidente Di Maio ha fatto retromarcia, dopo aver inizialmente ac-

Autorità Portuale in stand by Non si sblocca il caso-Nogarini

Il presidente di Trieste: «Ok ai sindaci nei comitati di gestione»



PROTAGONISTI
Dall'alto a sinistra in
senso orario: Corsini,
Nogarini e Provinciale

que un parere qualsiasi. «Per quello che riguarda Trieste - ci ha detto ancora D'Agostino - noi abbiamo valutato con attenzione il curriculum sia del sindaco che del presidente della Regione, ritenendo che abbiano le caratteristiche richieste dalla legge. La valutazione è su responsabilità diretta del presidente dell'Adsp e io mi sono attenuto alla legge. Posso aggiungere che ritengo utile e postulare che abbiano le caratteristiche di legge: la presenza del sindaco e del presidente della Regione in un comitato di gestione del porto che deve affrontare temi di grande importanza e strettamente connessi al territorio».

RIMANE da capire, per quanto riguarda Livorno, se il presidente Corsini dividerà l'indirizzo espresso dal suo ministro sulla "non opportunità" della partecipazione del sindaco al comitato di gestione: affrontando però anche il ricorso al Tar con tutte le implicazioni della sentenza: o se si raggiungerà un accomodamento, come ancora sembrerebbe possibile. Anche il minacciato "decreto correttivo" che dovrebbe legiferare sulla base della linea Delrio sembra essersi perso nelle nebbie del dibattito sulla riforma elettorale. E il porto di fatto ha la sua "governance" in stand-by.

A.F.

tato il sindaco Cozzolino, a Trieste il presidente D'Agostino lo vede in modo diverso.

«LA LEGGE di riforma - ci ha dichiarato - chiede per i delegati dei Comuni caratteristiche di professionalità ed esperienza nel settore logistico e portuale pari a quelle dei presidenti. Non vieta

dunque espressamente che possano essere designati anche coloro che ricoprono cariche politiche, come ha del resto specificato anche l'Anac. Che poi il ministro Delrio abbia espresso il parere che la presenza dei sindaci e dei politici più in generale non siano opportuna, è appunto un parere di opportunità. Che ciascun presi-

dente di Adsp deve e può valutare a seconda della propria sensibilità». Zeno D'Agostino considerato uno dei più preparati presidenti di Autorità di sistema portuale, è molto ascoltato dallo stesso Delrio ed è da poco anche presidente di Ausporti, cioè dell'associazione delle Autorità di sistema portuale italiane. Il suo non è dan-

ECONOMIA DEL MARE » LA MAXI-INFRASTRUTTURA

Darsena Europa, un pool per correggerla

Livorno scampa alla spending review dei grandi progetti: ma il ministro e il governatore vogliono rivedere il piano

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Stavolta l'annuncio relativo alla maxi-Darsena non arriva da Palazzo Rosciano bensì direttamente dal ministero delle infrastrutture: non riguarda la scadenza del bando bensì una brusca sterzata alla rotta strategica di questa opera infrastrutturale da record.

«Su richiesta dell'Autorità di sistema portuale Livorno-Liombino e d'intesa con la Regione Toscana» - dicono dal quartier generale del dicastero guidato da Graziano Delrio - si è insediato «il gruppo di lavoro congiunto per la revisione del progetto Darsena Europa».

Non potrebbe essere più chiaro: il progetto va rivisto. E stiamo parlando di qualcosa che è già nero su bianco come bando in corso, la cui scadenza per la prima manifestazione d'interesse è stata rinviata già più volte.

Ancora uno stop? L'ennesimo intoppo che mette altro zucchero nel motore? Macché, al contrario: è «una accelerazione», giurano nell'Autorità di fronte al taccuino del cronista che chiede conto della

svolta avvenuta nelle ultime ore a Roma.

Magari definirla accelerazione è un eccesso di ottimismo, ma dev'esser chiaro che un team al lavoro sulla revisione del progetto significa prima di tutto che il progetto c'è ancora e che, in qualche modo, ha superato quel giro di vite sul fronte della «spending review» dei progetti infrastrutturali che viene compiuta dall'équipe dell'ingegner Ennio Cascetta. Del resto, il ministro Delrio l'aveva promesso fin dal varo del Piano nazionale della logistica (ed è la ragione che sta dietro la riduzione del numero delle Autorità portuali a suon di accorpamenti e accentrando a Roma la regia sulle decisioni-chiave).

Perché c'è bisogno di rivedere il progetto? Il ministero prova a salvarsi in corner con il vecchio escamotage dell'adeguamento ai mutamenti della normativa («le importanti innovazioni normative introdotte negli ultimi due anni in materia di portualità ed opere pubbliche, prime fra tutte la riforma della normativa per i dragaggi ed il nuovo Codice appalti, offrono una importan-

te opportunità di rilettura di alcuni significativi aspetti del progetto al fine di ridefinirne modalità e tempi di realizzazione»). A ciò si aggiunga, inutile dirlo, il fatto che nel frattempo è entrata in vigore la «riforma della riforma» della portualità (e dunque tale opera «può essere meglio inquadrata all'interno delle più complessive strategie nazionali per il settore poste in capo al ministero»).

Sta di fatto che «il presidente Rossi e il ministro Delrio ribadiscono la centralità del porto labronico, e dell'intero sistema logistico della costa toscana, nel più vasto disegno di rilancio della «risorsa mare» quale volano di sviluppo e crescita dell'intero Paese».

La traduzione in concreto potrebbe essere un differente dimensionamento dell'infrastruttura: forse un po' più piccola, forse fatta per gradi. Non è ancora chiaro ma risulta sempre più evidente che il ministro avrebbe mandato un

proprio uomo di stretta fiducia al timone dell'Autorità (Stefano Corsini) proprio con l'idea di riscrivere il bando per metterlo su altri binari. Ma con una missione: farlo.

Diversamente da quanto accaduto per altri porti che si sono visti cancellare i progetti infrastrutturali, la maxi-Darsena sembra uscire dal rischio cancellazione ma a prezzo di una riscrittura. Dopo la sbornia delle Grandi Opere, il ministro Delrio e il suo staff ora mette l'accento sulle Opere Utili. Nel ventaglio di questi progetti ce n'è uno che riguarda Livorno: quello della ferroviarizzazione dei collegamenti con il porto. Delle due l'una: o è una assurda cattedrale nel deserto o è il primo passo del nuovo assetto del porto. Già, ma quale assetto se il ministro insiste spesso sulla sovraccapacità? L'espansione a mare potrebbe restare ma di minore portata (e minor costo) così da spostarvi il polo container e dare risposta alla fame di spazi che da qualche tempo comincia a agitare il nostro scalo.



Porto: sulla destra l'area dove sorgerà la Darsena Europa (Marzi Pentafoto)



Il ministro Graziano Delrio



Stefano Corsini (Autorità)

Resta l'espansione a mare, forse per gradi, per creare nuovi spazi (non solo per container)

«Abbiamo una banchina elettrificata mai utilizzata» (per fortuna dell'Italia è l'unica aggiungiamo noi)

di Renato Rolli

LIVORNO - «Le cinquecento grandi navi che ogni anno "percheggiano" nel porto di Livorno inquinano quanto 15 mila automobili. Il nostro obiettivo deve essere quello di metterle in condizione di spegnere i motori... abbiamo l'unica banchina elettrificata d'Italia, la Sgarallino, che dovrebbe servire proprio a questo scopo ma non è praticamente mai stata utilizzata, ... anche su questo serve un cambio di passo netto in porto».

Quelle sopra riportate, stando a quanto riferisce l'Ansa, sarebbero le parole pronunciate a Genova nei giorni scorsi dal sindaco di Livorno (continua in ultima pagina)

Abbiamo una banchina

vorta, Filippo Nogarini a proposito della costruzione ed inutile chiusura che si identifica nell'impianto per l'erogazione di elettricità da terra alle navi più o meno grandi che attraccano alla banchina Sgarallino, nel porto di Livorno. «Abbiamo l'unica banchina elettrificata d'Italia», dice Nogarini. Per fortuna dell'Italia è l'unica, aggiungiamo noi.

Infatti l'incredibile ed annunciata lottizzazione di avere elettrificato una banchina gettando letteralmente al vento qualcosa come 3,5 milioni e, secondo alcuni addirittura cinque, è rimasto circoscritto al solo porto livornese.

Le amministrazioni portuali italiane, in questi anni, hanno valutato progetti, soluzioni, discusso, ipotizzato, ma di fatto, eccettuato il Livorno, non pare si siano oltre alla trascurabile esperienza genovese, marginalmente limitata all'area interessata dalle riparazioni navali, dove l'alimentazione riguarda navi senza o con pochissimo personale di guardia e con la maggioranza dei servizi più asseveranti (condizionatori etc.) non in funzione; nello stesso porto di Civitavecchia, leader del traffico crocieristico, alle cui spalle esistono ben due mega centrali termoelettriche, dopo avere ben studiato ed approfondito il problema mai si è andati oltre le indagini di fattibilità.

Questo è lo stato delle cose e, mentre, fra l'altro, è in corso la convertibilità dei propulsori navali verso carburanti meno inquinanti, vien da chiedersi se il sindaco di Livorno si è mai chiesto come mai, da quel 12 Novembre del 2015, quando per poter allestire un simulacro di inaugurazione rivelatasi senza seguito, lo smuntizzato impianto è rimasto sempre (sempre) completamente inutilizzato?

Da allora quella banchina ha visto ormai una quantità di accenti che può essere calcolata con cifre a tre zeri e quel cosuolissimo apparato, ormai, abbandonato sotto

qualche tettoia, avrà fatto la ruggine senza avere rifornito di elettricità neppure una barchetta.

Si è mai chiesto il sindaco di Livorno perché i pochi, semplici e chiari interrogativi che ponemmo nei giorni dell'inaugurazione che più e più volte ripetemmo sono rimasti e tutt'oggi senza risposta alcuna?

Le parole pronunciate a Genova dal sindaco ci offrono un'occasione preziosa per incrollare di seguito, nella stessa semplice e chiara forma di allora, le stesse inevitabili domande, con la medesima quasi certezza che esse o, nella migliore delle ipotesi, la maggior parte di esse, saranno destinate a rimanere ancora senza risposte un po' più convincenti di quelle fornite all'inizio di quest'anno (se ricordiamo bene) alla commissione consiliare del comune di Livorno dal segretario generale dell'epoca, dottor Massimo Proietti.

Per quale motivo, dunque, con le decine di navi da crociera e da passeggeri che toccavano e continuano a toccare settimanalmente la banchina Sgarallino di Livorno (più o meno di un migliaio all'anno), per collaudare il nuovo apparato, fu necessario "precostrire" e addattare una nave militare?

Quando mai - torniamo a chiedere - una vera nave da crociera, anche piccola, potrà essere veramente rifornita di elettricità dall'apparato costosamente realizzato sulla Sgarallino?

Per quale motivo, anche nel recente passato, in altri porti italiani e nei grandi porti esteri, del problema si è discusso moltissimo, anche a livelli scientifici, senza mai essere giunti a conclusioni concrete?

Non si dica che a Livorno si è stati più lungimiranti che altrove poiché, per adesso, risulta che si è stati solamente più disinvoltamente spreconi con il pubblico denaro e va detto che ormai la stessa banchina riesce sempre meno a celare il proprio inutilizzo in proposito.

Come mai l'esperienza dei soli due o tre porti al nord (Göteborg,

Los Angeles, Juneau, in Alaska...) che si sono dotati di un tale impianto è rimasta senza alcun seguito apprezzabile?

Evidentemente i risultati sono risultati così modesti da indurre a dubitare che il gioco possa valere la candela, quanto meno considerando l'esiguità dell'eventuale differenza fra le emissioni prodotte da una nave con cinquecento persone a bordo e quelle provenienti da una non distante centrale di alimentazione a terra (che produrrebbe, comunque, inquinamento), magari non proprio dell'ultima generazione, senza parlare delle inevitabili, fisiologiche e costose dispersioni di corrente fra la fonte erogatrice e la destinazione finale.

Sembra, inoltre, accertato e da non trascurare il fatto (già sfiorato dagli esperti) che l'energia proveniente da terra avrebbe per le navi costi superiori rispetto a quella autoprodotta, per non dire degli investimenti che gli armatori dovrebbero sopportare per gli adeguamenti tecnici strutturali e la realizzazione delle connessioni sulle navi stesse i cui giganteschi propulsori, stando a quanto affermano gli addetti ai lavori, richiedono tempi di spegnimento e preriscaldamento molto lunghi, tali, in ogni caso, da non essere compatibili con l'esiguità del tempo in cui una nave da crociera sosta in banchina, solitamente compreso fra le nove e le undici ore circa.

Infine, solo per rimanere entro le obiezioni più essenziali, rituggendo dal addentrarci nella jungla dei numerosi particolari squallidi tecnici (di cui, in ogni caso, disponiamo), le navi dovrebbero dotarsi di ingressi e connessioni su entrambi le fiancate consistenti in aperture idonee al passaggio dei cavi convogliati dalla banchina verso un locale di raccolta a bordo che, per contenere i costi (tutti altri che risibili) del cablaggio, dovrebbero essere il più possibile vicini alla centrale di disalimentazione, ma, al tempo stesso, come impongono le inderogabili normative internazionali sulla sicurezza, congnominali distanti dal punto di rifornimento

del carburante di propulsione.

Consideriamo, infine, il costoso impianto realizzato sulla banchina di Livorno fu (conseguentemente) concepito e realizzato praticamente fuori tempo massimo. Era già noto, in realtà, che a rendere quanto meno superato - sempre che venga mai impiegato - se non completamente inutile, l'ambiziosa realizzazione livornese, c'è l'obbligo cogente per gli armatori di uniformarsi fra meno di tre anni (entro il primo gennaio 2020, ma il termine triennale era fissato al 2018) alla normativa europea tesa a limitare le emissioni di *zolfo* nell'atmosfera.

Easi prevede, infatti che, tutte le navi in transito nel Mediterraneo debbano impiegare combustibili a bassissime emissioni di *zolfo* e ciò - come accennato sopra - obbligherà i vettori marittimi, da mercantili che passeggeri, a ricorrere verso l'alimentazione a GNL (metano) gli apparati propulsori delle navi, come viene sorniosamente ricordato anche in diversi convegni internazionali.

Resta da chiedersi che cosa può avere spinto l'amministrazione livornese a perseguire e portare a compimento un progetto tanto - utopico (nel migliore dei casi) le cui premesse scricchiolano avanti fin dalla sua ideazione.

Alla banchina Sgarallino del porto di Livorno continua a sostare una media di più di una nave al giorno (quasi un migliaio di attracchi nel 2016) ed è quanto meno singolare che, fino ad oggi, nessuna (proprio nessuna) di esse mai abbia ricevuto un filo di energia dal "moderissimo" impianto entrato ufficialmente (quanto inutilmente) in funzione nel sempre più lontano Novembre di due anni fa.

Oggi, praticamente, ad oltre un anno e mezzo da quella inaugurazione (farsesca, con gli occhi di oggi), dopo che è quell'accosto si sono avvicendati sicuramente - ricardando - centinaia e centinaia di omaggi tornano a chiedere pubblicamente ragione di fatti così sconcertantiificando che, pur con la consueta e fisiologica lentezza, alla questione possa alla fi-

ne interessarsi anche qualche organo ben più qualificato ed autorevole.

Quello della conclamata inutilità del distributore di elettricità della banchina Sgarallino è forse uno dei casi peggiori di soldi pubblici mandati letteralmente in fumo (per restare in tema) si tratta di un inqualificabile fenomeno, assai peggiore di cui continua ad essere vergognosamente disseminata la penisola. Un'incompiuta, infatti, potrà sempre essere portata a termine per essere almeno sottoutilizzata, magari con un'altra destinazione d'uso, o anche valorizzata al massimo, come accadde per Giola Tanno, ma un'opera inutile è destinata a rimanere inutile e potrà unicamente gridare vendetta invocando una ragione d'essere solo come plastica testimonianza della mala gestione di chi l'ha realizzata.

Al sindaco Nogarini, ma, sopra tutto, all'ingegner Nogarini, vorremmo, infine, suggerire di approfondire meglio il tema, magari prendendo visione del documentatissimo studio a suo tempo commissionato e fatto predisporre dalla Civitavecchia.

Anche leggerci per sommi capi quel documento (da noi citato e riportato per brani fin dal 2013) è assai più facile rendersi conto del perché il primo scalo italiano per il traffico delle crociere, dotato di oltre tremila metri di banchina a ciò dedicate, dopo aver sviscerato ogni aspetto del problema, ha saggiamente deciso di lasciare che a sbagliare fossero altri.

«Livorno e il suo porto hanno bisogno di correre»

Livorno e il suo porto

ferimento in Italia per lo sviluppo di un progetto industriale di filiera sull'uso del Gas Naturale Liquefatto, e scalo portuale all'avanguardia nel campo della digitalizzazione delle procedure legate al trasporto di merci e persone».

«Come a voler rimarcare il fatto - prosegue la nota - che tra le sconfinate competenze del nostro primo

LIVORNO - Sulle vicende portuali in ambito nazionale e locale che nei giorni scorsi hanno visto la partecipazione del sindaco Filippo Nogarin ad un convegno a Genova e successivamente con un post su Facebook, è intervenuto anche il Partito democratico di Livorno, sottolineando «il bisogno di correre» che hanno la città ed il suo porto.

Una nota dell'Ufficio stampa del Pd livornese, infatti, sostiene come «in questi giorni assistiamo a continue prese di posizione del sindaco Nogarin sul tema portuale, non ultima quella sulle necessità di un porto "green", che si scontrano con una palese mancanza di conoscenza dei punti di forza del nostro porto, punto di ri-

(continua in ultima pagina)

cittadino via sia anche la conoscenza delle tematiche portuali e logistiche. Nogarin si muove in modo scomposto alla ricerca di un posto nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale, dopo essersi in passato candidato a presiedere l'Istituto Musicale Mascagni, a dirigere la Conferenza d'Area Vasta della Sanità, palesando in modo sfacciato questa presunta onniscienza che non si capisce bene in quali ambiti egli avesse esercitato prima di diventare sindaco».

«Il Pd di Livorno non intende entrare in dispute tipiche della vecchia politica, quelle che guardavano solo a mere rivendicazioni di poltrone fini a se stesse.

Abbiamo ancora negli occhi le uscite improvvise di Nogarin contro la piattaforma Europa per credere che improvvisamente il nostro sindaco abbia maturato una condivisione per i progetti di sviluppo dello scalo livornese dal quale tutti noi auspichiamo un notevole ritorno in termini di sviluppo del territorio.

Per l'appunto è questo invece ciò che ci sta a cuore: che il porto di Livorno cresca e non resti impantanato in dinamiche partitocratiche tanto care al M5s.

Il presidente Corsini si è insediato da ormai diverse settimane. Ci aspettiamo molto da lui e da una rinnovata governance che si insedi definitivamente una volta per tutte, facendo leva sulle professionalità di esperti del settore e non di improvvisati tuttologi.

Livorno e il suo porto hanno bisogno di correre. Questa è l'unica nostra priorità: ci auguriamo che nel più breve tempo possibile la governance dell'Autorità di Sistema entri in funzione».

«Dal canto nostro - conclude il comunicato Pd - ci adopereremo per garantire un contributo di idee importante, attraverso il lavoro che svilupperemo in uno specifico gruppo di lavoro politico che, facendo sintesi di competenze e professionalità maturate tra Livorno e Piombino, supporti l'azione dell'Autorità di Sistema con spunti e stimoli costruttivi».

Darsena Europa a Livorno: insediato al MIT il gruppo di lavoro congiunto per la revisione del progetto

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – “Oggi si è insediato presso il MIT, su richiesta dell’Autorità di Sistema Portuale Livorno – Piombino e d’intesa con la Regione Toscana, il Gruppo di Lavoro congiunto per la revisione del Progetto Darsena Europa.

Lo comunica in una nota lo stesso Ministero. “Le importanti innovazioni normative introdotte negli ultimi due anni in materia di portualità ed opere pubbliche, prime fra tutte la riforma della normativa per i dragaggi ed il nuovo Codice Appalti, offrono una importante opportunità di rilettura di alcuni significativi aspetti del progetto al fine di ridefinirne modalità e tempi di realizzazione. Inoltre, con l’entrata in vigore della legge di riforma della portualità, tale opera può essere meglio inquadrata all’interno delle più complessive strategie nazionali per il settore poste in capo al Ministero. Il Presidente Rossi ed il Ministro Delrio ribadiscono la centralità del porto labronico, e dell’intero sistema logistico della costa toscana, nel più vasto disegno di rilancio della “risorsa mare” quale volano di sviluppo e crescita dell’intero Paese”, conclude la nota.

Informazioni Marittime

Livorno, Cala de' Medici diventa struttura cardioprotetta



Il porto turistico di Rosignano Marina Cala de' Medici diventa struttura cardioprotetta. Lo scalo toscano ha acquistato, infatti, un defibrillatore automatico Tecno-Gaz Plus che è stato installato sotto la Torre Direzionale del Marina. Il defibrillatore automatico pubblico di ultima generazione sarà utilizzabile h24 da chiunque, personale laico e sanitario, abbia ricevuto adeguata formazione.

Marina Cala de' Medici ha proprio per questo motivo provveduto anche ad addestrare sette persone (ormeggiatori che operano in banchina più una persona che lavora negli uffici), che hanno appreso le tecniche della rianimazione cardiopolmonare (adulti/bambini) e le manovre di disostruzione (adulti/bambini).

Il personale del Marina è stato formato da un'istruttrice nazionale di Salvamento Academy ed ha ottenuto un brevetto nazionale che ha la validità di due anni (al termine dei quali verrà fatto un refresh) e che consente di intervenire ovunque ci sia la presenza di un defibrillatore pubblico.

Strada 398, convocata la conferenza dei servizi

- PIOMBINO -

UN PO' di ritardo ma si tratta di pochi giorni e si può accettare. Non a metà di giugno, come aveva assicurato il sottosegretario Silvia Velo alla cerimonia di apertura della Fiera della costa etrusca, ma alla fine del mese, esattamente il 28. È infatti in quella data che si riunirà la Conferenza dei servizi per esaminare il progetto definitivo che l'Anas ha ultimato nei giorni scorsi e che è relativo alla bretella di collegamento tra la variante Aurelia e il porto di Piombino. Più esattamente si tratta del primo lotto dallo svincolo della Geodetica al Gagno. La convocazione (ore 10 nella sede del parlamentino del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in via Nomentana a Roma) è estesa a tutti i soggetti che sono parte in gioco per la

realizzazione dell'opera. Ovviamente compresi i ministeri interessati (lavori, ambiente e beni culturali), le istituzioni locali (regione, provincia, comune di Piombino, **Aurelia porto**, consorzio di bonifica) ed anche società e gestore di servizi. L'esame di sede di conferenza dei servizi sarà propedeutico al successivo passaggio che vedrà l'argomento strada 398 all'attenzione del Cipe. Secondo l'indicazione della Velo, salvo intralci e possibili crisi di governo, il comitato interministeriale potrebbe effettuare il proprio esame entro la fine dell'estate. Questo potrebbe permettere all'Anas di avviare le procedure per la gara di appalto all'inizio del prossimo anno. Ne conseguirebbe una possibile apertura dei cantieri prevista a metà del 2018. Le opere,

sempre secondo l'indicazione della Velo, verrebbero finanziati con un impegno del governo per 50 milioni di euro. In verità su questo punto, peraltro assolutamente essenziale, qualche chiarimento urge. E potrebbe giungere da una prossima conferenza stampa che, presente il viceministro alle infrastrutture e trasporti Riccardo Nencini, è stata annunciata per i prossimi giorni all'hotel centrale di Piombino. Aperti i cantieri, i tempi per concludere l'opera, considerati i pochi chilometri da realizzare, non dovrebbero lunghi, senza dubbio più brevi delle attese bibliche per giungere ad una pratica definizione del progetto. Resta ancora nel limbo il secondo lotto del collegamento tra Variante Aurelia e porto, ovvero il tratto tra il Gagno e le banchine dello scalo marittimo.

Staffetta Quotidiana

Bunker Gnl, Civitavecchia fa il bis

A tre anni dal primo rifornimento di Gnl (v *Staffetta 16/05/14*), il porto di Civitavecchia si appresta a fare il bis. È infatti arrivata in Italia lo scorso 30 maggio, a Genova, la Aida

Perla, nuova ammiraglia del marchio Aida Cruise (Costa Crociere Carnival Corporation). La nave è dotata di quattro motori Caterpillar di cui uno a doppia alimentazione tradizionale e Gnl, e dal primo luglio farà crociere tra l'Italia (Civitavecchia/Roma e Livorno/Firenze), la Francia e la Spagna fino alla fine dell'anno per poi trasferirsi nel Nord Europa. Da marzo 2018 il porto di partenza sarà Amburgo con destinazioni Southampton/Londra, Le Havre/Parigi, Zeebrugge/Bruxelles e Rotterdam.

Nel porto di Civitavecchia il motore dual fuel di Aida Perla sarà alimentato per le circa 9 ore di sosta con 20 metri cubi di Gnl forniti da un'autobotte a bordo molo. La nuova serie Aida non dispone di serbatoi criogenici ma è in grado di vaporizzare il metano liquido e utilizzarlo allo stato gassoso per garantire tutti i servizi tipici di una nave da crociera in sosta. Una soluzione alternativa al "cold ironing", cioè l'alimentazione elettrica dalle banchine alle navi in sosta.

A garantire le forniture di Gnl sarà la Shell, che ha firmato lo

scorso anno un accordo globale di rifornimento di questo nuovo combustibile marittimo con il Gruppo Carnival, mentre non è ancora stabilito chi porterà a termine le operazioni tecniche di alimentazione in Italia.

La nave è stata consegnata nel porto di Nagasaki in Giappone il 27 aprile, è gemella di Aida Prima che già opera da un anno nei mari del Nord Europa ed è stata costruita da Mitsubishi Heavy Industries, pesa 124.500 tonnellate e può ospitare 3.300 passeggeri.

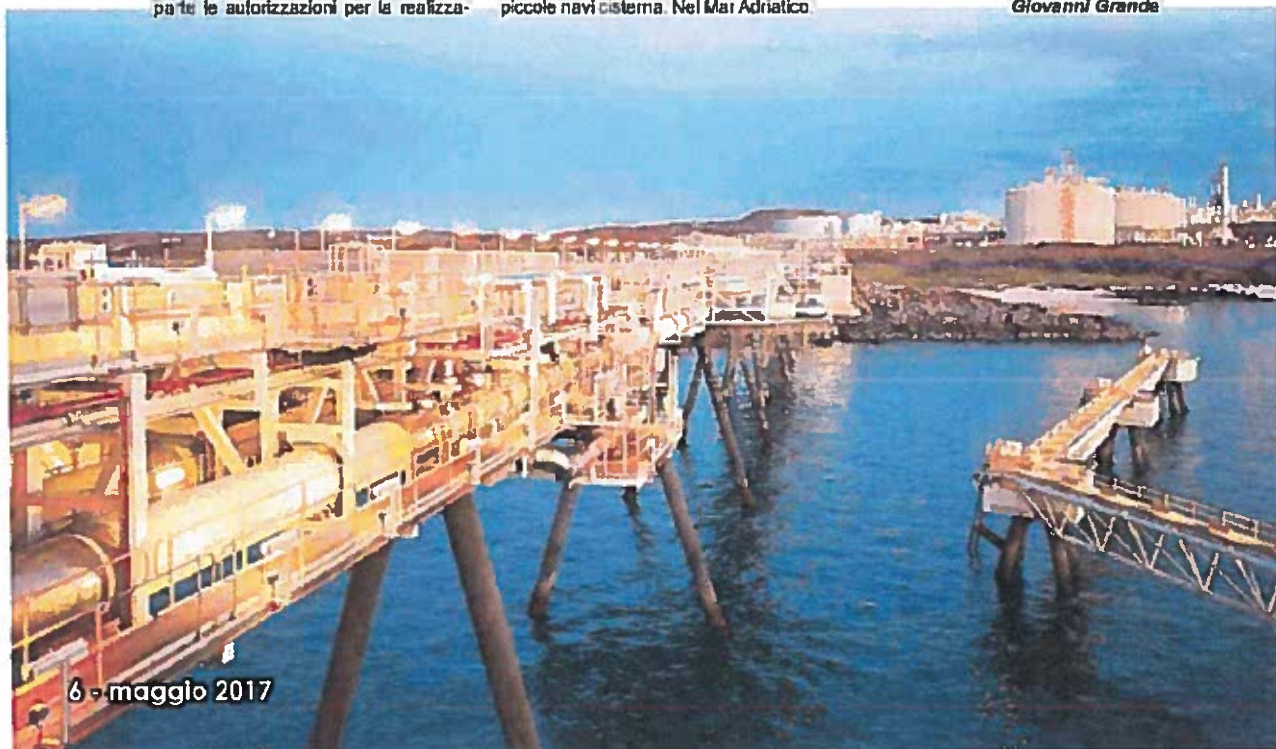
Tutti i progetti Gnl per una rete in Italia

Il recente annuncio del presidente dell'AdSP del Tirreno Centrale dell'avvio delle procedure preliminari per la realizzazione di un deposito di Gnl nel porto di Napoli ha una duplice conseguenza. Da una parte rilancia il ruolo dello scalo partenopeo come polo energetico di primaria importanza per il Paese, dall'altro inserisce per la prima volta a pieno titolo il Sud Italia nei piani di sviluppo della futura rete nazionale del gas. Una realtà strategica che seppur limitata dall'assenza completa del primo anello della catena distributiva entro pochi anni dovrebbe vedere la finalizzazione di una serie di iniziative per la realizzazione di impianti intermedi di stoccaggio di Gnl attrezzati con punti di carico per autocisterne e navicisterne, sia per la distribuzione sia per il bunkeraggio di unità marittime. Ad oggi – secondo i dati raccolti dalla società di consulenza REF-E – è la Sardegna la regione che registra il maggior numero di iniziative in avanzato stato di progresso, con il porto industriale di Oristano nel ruolo di assoluto protagonista. È qui che Higas Srl ed Edson hanno già ottenuto completamente o in parte le autorizzazioni per la realizza-

zione di due impianti di stoccaggio rispettivamente da 9mila e 10mila mc di capacità. Nel caso di Higas, l'infrastruttura prevede due pontili di carico per autocisterne e 1 per carico belfoline o navi cisterna. Stol Nielsen, società che compone la compagine societaria insieme a Gas & Heat e CPL Concordia, ha già annunciato l'ordine di costruzione per due metanieri SSLNG da 7.500 mc destinate ad operare a servizio (deposito e bunkeraggio) della struttura. Sempre ad Oristano l'IVI Petroliera Spa ha fatto richiesta concessione di un'area del demanio marittimo per la realizzazione di un deposito costiero. Alla fase di richiesta di concessione di area all'AdSP sono anche le iniziative del Consorzio industriale provinciale di Sassari, per un deposito da 10mila mc a Porto Torres e di ISGAS Energit Multiutilities Spa per una struttura da 22mila mc a Cagliari. Su la sponda opposta, a Livorno, la Newco costituita da Costiero Gas Livorno Spa, Neri Spa o SIGL-Vulcano ha annunciato lo sviluppo di un deposito da 1.500 mc (espandibile fino a 9mila mc) nell'area portuale e attrezzato per ricevere il canco da piccole navi cisterna. Nel Mar Adriatico

presso il porto di Ravenna, Petroliera Italo Rumena Spa è invece in attesa della procedura autorizzativa per un'infrastruttura da 20mila mc e 6 punti di carico per autocisterne. Inizialive sono attivate anche per la distribuzione di piccola taglia nei progetti di terminal di rigassificazione. È il caso di LNG MED GAS a Giola Tauro, Eoisson a Rosignano e Smart Gas Spa a Monfalcone dove sono previste facilities per la distribuzione via autocisterna e belfoline o metanieri per il bunkeraggio. Infine, i tre terminal di rigassificazione attualmente operativi, alle prese con gli studi di fattibilità per l'offerta di servizi di toritura "small scale" del Gnl. Entro la fine dell'anno dovrebbero essere resi pubblici i risultati per la ricerca commissionata da Snam per il sito di Panigaglia, operazione già conclusa nel 2015 da Adriatic LNG a Porto Levante (Rovigo) per la realizzazione di un punto di carico per metanieri SSLNG. In corso di progettazione di dettaglio l'intervento di OLT Offshore nel sito FSRU Toscana per il caricamento tramite tubi flessibili di piccolo navi metaniero.

Giovanni Grande



6 - maggio 2017

Conclusi i lavori al molo Polisettoriale operatori possono chiedere la concessione

TARANTO - Conclusi a Taranto i lavori di riqualificazione ed ammodernamento della banchina del molo Polisettoriale.

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio ha infatti annunciato che lunedì scorso, 5 Giugno, l'impresa esecutrice dei lavori, l'Ati Consorzio stabile grandi lavori srl / Impresa Ottomano ing. Carmine srl / Favellato Claudio spa, ha comunicato la conclusione dei lavori relativi all'ammodernamento della banchina di ormeggio al molo Polisettoriale. L'intervento, per un importo di quadro economico pari a 75 milioni di euro, ha consentito l'adeguamento di 1.200 metri di banchina in testata al molo Polisettoriale al nuovo fondale (- 16,50 m) ed alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dal-

(continua a pagina 11)



La banchina del molo Polisettoriale appena ristrutturata

Conclusi i lavori

le gru di banchina. Insieme a questi lavori è stata altresì eseguita una prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina del molo portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di - 16,50 metri.

Il presidente / commissario straordinario dell'AdSp, ricorda inoltre che al termine del collaudo, che avverrà entro il prossimo mese di Luglio, saranno dunque immediatamente disponibili ben 1.500 metri lineari di banchina (600 metri già collaudati e già operativi, 600

metri in corso di collaudo, più altri 300 metri non oggetto di lavori e già operativi), oltre al piazzale retrostante, che saranno subito utilizzabili dalle imprese portuali e dagli operatori interessati ad acquisire in concessione tali beni.

Dal mese di Dicembre, non appena terminata la vasca di colmata, inizieranno le ulteriori operazioni di dragaggio fino a - 16,50 metri della parte antistante la nuova banchina, del corridoio d'ingresso e del circolo di evoluzione delle navi. La restante parte della banchina del molo Polisettoriale sarà dragata sino a - 15 metri.

Sempre il 5 Giugno, infine, è stato dato concreto avvio ai lavori relativi alla «riqualificazione delle

banchine e dei piazzali in radice al Polisettoriale».

L'intervento, per un importo di 15 milioni - conclude la nota di Sergio Prete - dovrà in sostanza ripristinare la funzionalità delle strutture di banchina che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria, nella riqualificazione delle aree a terra e nell'adeguamento degli impianti elettrici e di drenaggio delle acque meteoriche alla normativa vigente.

Entrambi gli interventi sono inseriti tra quelli di competenza del commissario straordinario per le opere strategiche nel porto di Taranto, come previsto dal Decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 17 Febbraio 2017.

Nuova banchina disponibile a Taranto

Il porto di Taranto ha pronta una nuova banchina da assegnare.

L'associazione temporanea d'impresa composta da Consorzio Stabile Grandi Lavori, Impresa Ottomano e Favellato Claudio ha infatti comunicato la conclusione dei lavori relativi all'ammodernamento della banchina di ormeggio al molo polisettoriale dello scalo.

L'intervento, per un importo di quadro economico pari a 75 milioni, ha consentito l'adeguamento di 1.200 metri di banchina in testata al molo polisettoriale al nuovo fondale e alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dalle gru di banchina.

L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio in una nota ha spiegato poi che è stata eseguita una prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina in questione portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di -16,50 metri. Dal mese di dicembre 2017, non appena terminata la vasca di colmata, inizieranno le ulteriori operazioni di dragaggio fino a -16,50 metri della parte antistante la nuova banchina, del corridoio d'ingresso e del circolo di evoluzione delle navi.

La restante parte della banchina del Molo Polisettoriale di Trieste sarà dragata sino a una profondità di 15 metri. (riproduzione riservata)

Il Nautilus

Porto di Taranto: conclusi i lavori per la banchina del Molo Polisettoriale



TARANTO – In data 5 giugno 2017 l'impresa esecutrice – dall'ATI Consorzio Stabile GRANDI LAVORI S.c.r.l. / Impresa Ottomano Ing. Carmine S.r.l. / Favellato Claudio S.p.A. – ha comunicato la conclusione dei lavori relativi all'ammodernamento della banchina di ormeggio al Molo Polisettoriale. L'intervento, per un importo di Quadro Economico pari a 75 M€, ha consentito l'adeguamento di 1200 m di banchina in testata al Molo Polisettoriale al nuovo fondale (-16,50 m) ed alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dalle gru di banchina.

Con i predetti lavori è stata altresì eseguita una prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina del Molo Polisettoriale portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di - 16.50.

Al termine del collaudo, che avverrà entro luglio p.v., saranno dunque immediatamente disponibili ben 1.500 mtl di banchina (600 mtl già collaudati e già operativi + 600 mtl in corso di collaudo + 300 mtl non oggetto di lavori e già operativi), oltre al piazzale retrostante, che saranno subito utilizzabili dalle imprese portuali e dagli operatori interessati ad acquisire in concessione tali beni.

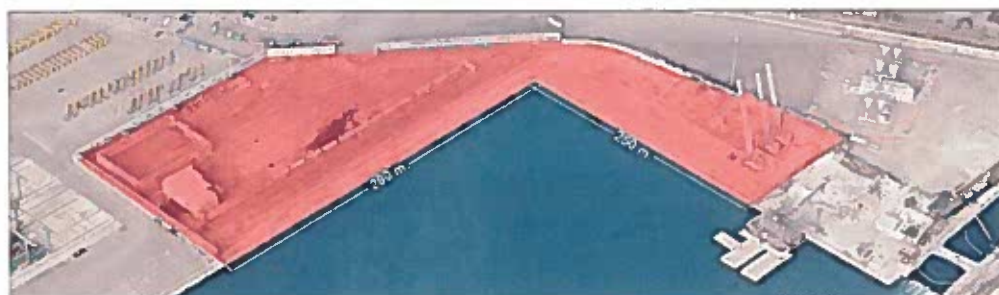
Dal mese di dicembre 2017, non appena terminata la vasca di colmata, inizieranno le ulteriori operazioni di dragaggio fino a -16.50 mt della parte antistante la nuova banchina, del corridoio d'ingresso e del circolo di evoluzione delle navi. La restante parte della banchina del Molo Polisettoriale sarà dragata sino a - 15 mt.

Sempre il 5 giugno 2017 è stato dato concreto avvio ai lavori relativi alla "riqualificazione delle banchine e dei piazzali in radice al Molo Polisettoriale". L'intervento, per un importo di Quadro Economico pari a 15 M€, si sostanzia nel ripristino della funzionalità delle strutture di banchina – che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria – nella riqualificazione delle aree a terra e nell'adeguamento degli impianti elettrici e di drenaggio delle acque meteoriche alla normativa vigente.

Entrambi gli interventi sono inseriti tra quelli di competenza del Commissario Straordinario per le opere strategiche nel porto di Taranto di cui al DPCM del 17.02.2017.

Informazioni Marittime

Taranto, allungato e dragato molo polisettoriale



Lunedì si sono conclusi i lavori di ammodernamento della banchina di ormeggio al molo polisettoriale del porto di Taranto. L'intervento, per un costo di 75 milioni di euro, ha consentito l'adeguamento di 1,200 metri di banchina alle sollecitazioni delle navi e delle gru di ultima generazione. All'interno di questo intervento è stata anche effettuata una prima fase di dragaggi, portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di 16,5 metri.

Al termine del collaudo, entro luglio, saranno disponibili, oltre al piazzale retrostante, 1,500 metri di banchina: 600 metri già collaudati e operativi, più 600 in corso di collaudo, più altri 300 non oggetto di lavori e già operativi.

Alla fine di quest'anno, a dicembre, non appena sarà terminata la vasca di colmata, inizieranno altre operazioni di dragaggio, sempre fino a 16,5 metri, della parte antistante la nuova banchina, del corridoio d'ingresso e del circolo di evoluzione delle navi. La restante parte della banchina del polisettoriale sarà dragata sino a 15 metri.

Infine, sempre lunedì scorso, sono stati avviati i lavori per la "riqualificazione delle banchine e dei piazzali in radice al molo polisettoriale". L'intervento costa 15 milioni e prevede il ripristino delle funzionalità delle strutture di banchina, la riqualificazione delle aree a terra e l'adeguamento alla normativa vigente degli impianti elettrici e di drenaggio delle acque meteoriche.

«Entrambi gli interventi – informa l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio - sono inseriti tra quelli di competenza del Commissario Straordinario per le opere strategiche nel porto di Taranto di cui al DPCM del 17.02.2017».

La Lente

Con i trattorial **porto** Così si combatte la guerra del grano

Nel granaio d'Italia, il Tavoliere delle Puglie, oggi non ci saranno trattori. Gli agricoltori, anziché mietere il grano, protesteranno al **porto** di Bari. La mobilitazione è organizzata da Coldiretti (con 15 associazioni di consumatori) e avrà come epicentro il **porto** barese dove è previsto l'arrivo, da Vancouver, di una nave che scaricherà 50 mila tonnellate di grano canadese per fare pasta italiana. Per Coldiretti l'importazione massiccia di grano dall'estero è un «oltraggio» per i produttori pugliesi che non riescono a vendere al giusto prezzo il grano, sotto attacco speculativo «con la perdita di centinaia di migliaia di posti di lavoro e il rischio desertificazione per quasi 2 milioni di ettari, il 15% della superficie agricola nazionale». In particolare, il prezzo del grano nella campagna 2016-2017 ha toccato i livelli più bassi dal 2009-2010 (20,5 euro di media a quintale, vale a dire il costo di due pizze, da giugno 2016 ad aprile 2017, fino a scendere a 18,7 euro a maggio). Quella della Coldiretti è una protesta di vecchia data, alla quale i pastai ribattono dicendo che non è vero che la pasta italiana è solo quella fatta con grano italiano o che la pasta è di buona qualità soltanto se viene prodotta utilizzando grano nazionale. A Bari, oggi, ci sarà solo l'ennesima battaglia di quella che Coldiretti, con un apposito hashtag, ha chiamato #guerradelgrano.

di Michelangelo Borrillo

Il commissario dell' **Autorità portuale** vuole andare oltre le polemiche e consentire ai messinesi di usufruire degli spazi del lungomare

De Simone: «Apriamo la Fiera senza il Comune»

Sarà stilato in fretta un programma che possa contemperare le esigenze popolari e le iniziative di qualità

Domenico Bertè Forse per un solo mese, forse senza tutto il corollario di iniziative che avrebbe potuto essere organizzato, ma comunque qualcosa in Fiera, quest' estate, sarà organizzato. Non un passo indietro dell' **Autorità Portuale** ma la presa di coscienza che, alla fine, dai veti incrociati, gli unici a perderci erano solo i messinesi. Potrà non essere "chic", potrà non riscontrare il favore di tutti, ma resta un momento di socialità che, apprezzeremmo di più se non l' avessimo.

Lo squarcio fra le nuvole che si erano addensate ieri sull' estate in Fiera, le squarcia il commissario dell' **Autorità portuale**. Nino De Simone ha aspettato la reazione della città alla sua dichiarazione di mercoledì pomeriggio, ha analizzato la presa di posizione del Comune alla sua intenzione di non far partire un programma completo, e poi ha acceso la miccia della speranza, pur mettendo i puntini sulle "i" della diatriba amministrativa.

«Rivedremo la decisione dell' apertura solo per brevissimo periodo - afferma -, dovremo cambiare strategia d' azione ma qualcosa verrà fatta. Nella prossima settimana entreremo nel merito perché non c' è tempo da perdere». L' **Autorità portuale** aveva pronta la bozza per la concessione dell' area per oltre due mesi dall' inizio di maggio. Poi il carteggio e gli incontri con il Comune per formulare una proposta coordinata hanno fatto slittare a fine mese l' ultima stesura.

Quando Palazzo Zanca ha chiesto che le sue richieste venissero integralmente accettate (firma congiunta del bando, commissione paritetica di valutazione, riserva di 10 giorni per il Comune e no ai mercatini di bancarelle), è scattata la reazione di De Simone che ha annunciato di non voler far partire la stagione.

Ieri però il focus è tornato sulla città ed venuto fuori il piano B.

«Non potremo più firmare una concessione per due o tre mesi, come previsto - dice De Simone - ma potremo lavorare su una **autorizzazione** temporanea, magari di un mese, che possa comunque aprire le porte della Fiera. Dovremo valutare l' opportunità di far montare le bancarelle tipiche del mercatino ferragostano, ma credo che i messinesi apprezzeranno anche quelle in un programma composito che

preveda anche altro, come è successo l' anno scorso. Il ruolo del Comune era importante nella composizione di un' offerta coordinata e d' altro canto è quello che è successo fino alla scorsa estate». L' anno passato arrivarono tre offerte e fu scelta quella di "People on the Move" di Claudio Prestopino che unì appunto l' aspetto più popolare con iniziative di altra caratura. Anche per quest' anno la società si stava preparando per partecipare alla manifestazione d' interessi, e non era l' unica, e dopo il nulla di fatto di due giorni fa, si è detta pronta a traslocare altrove. Le nuove prospettive di **autorizzazione**, pur se solo per un mese, potrebbero rimettere in pista tutti.

Mentre il comune continua a rivendicare (finora a torto) la titolarità delle aree

Alagna: «Non è colpa nostra»

Per l'Autorità portuale il discorso è chiuso, per il Comune è pronto il ricorso. La partita sulla titolarità dell'area della Fiera è iniziata due anni fa, quando il Comune presentò le sue credenziali per ribaltare quello che sembrava un dato di fatto, che quella zona sia del Demanio. «Mi sembra strano che si discuta ancora di chi sia quell'area e che si parli di giudizio sospeso - afferma De Simone - visto che lo scorso 17 maggio è stato comunicato a noi e al Comune l'esito della cosiddetta delimitazione dell'area. La Direzione marittima di Catania ha detto di aver redatto a gennaio, con l'Agenzia del Demanio di Palermo, il provvedimento con cui veniva respinta la contestazione presentata dall'amministrazione comunale».

L'atto è poi andato al ministero dei Trasporti che aveva due mesi di tempo per poter presentare controdeduzioni. I 60 giorni sono trascorsi senza interventi ed è divenuto definitivo.

«Proporremo ricorso», dice l'assessore alla Cultura Federico Alagna. Il Comune ha 4 mesi di tempo per rivolgersi al presidente della Repubblica e 60 al Tar. E sulla querelle dell'estate in Fiera Alagna insiste: «Abbiamo appreso solo dalla stampa quella che è stata

una decisione del commissario e sulla quale non credo che abbiamo alcuna colpa. Ci siamo resi disponibili a lavorare insieme. Non ci siamo trovati su alcuni punti, ma possono sempre aprirla in autonomia, senza di noi. Noi volevamo eventi di qualità, non crediamo che il mercatino sia elemento di valorizzazione dello spazio. Un conto è l'artigianato o le produzioni locali, altro le bancarelle con qualunque cosa».

la rinascita architettonica della cittadella

Restauro dei padiglioni I lavori al via lunedì 19

Alessandro Tumino Lunedì 19 giugno finalmente si comincia. Inizieranno, dunque, tra dieci giorni esatti i lavori aggiudicati dall' **Autorità portuale** all' **impresa messinese** Giuseppe Lupò per il restauro dei padiglioni più importanti della Fiera di **Messina**. Quelli vincolati dalla Regione come patrimonio dell'architettura italiana ed, in particolare, della corrente architettonica del Razionalismo in Sicilia.

Si tratta, in sé, di un intervento dovuto, non da anni ma da decenni, visto il progressivo deterioramento registrato sia dal Portale, a lungo penosamente "imbracato", che dall' un tempo splendido padiglione della "Mostra delle Arti e del Turismo" di Rovigo e ancor prima da quello lungo "a nave" del Pantano. Ma quest' atteso appalto che diventa cantiere - dall' importo di 5,3 milioni di euro - ha un valore che va molto oltre le sue dimensioni finanziarie. Si tratta, infatti, di una prima radicale inversione di rotta rispetto alla decadente cartolina di abbandono e degrado che la "Fiera" offre ai **messinesi** da una ventina d' anni. In questo recente periodo la cittadella di viale Libertà ha presentato, coi suoi soffitti sbrecciati, un' immagine del waterfront di **Messina** del tutto coerente con la crisi dell' **identità messinese**:

la Zona falcata inquinata, il centro consegnato ai traghetti, e la Fiera il waterfront prigioniero da aprire per 15 giorni l' anno e per qualche concerto, ma senza alcun piano di rilancio vero. A dirigere i lavori dell' impresa Lupò (durata 600 giorni) saranno il prof. Massimo Lo Curzio e la prof. Laura Thermes. Il nuovo responsabile del procedimento, per l' Authority, è l' ing. Massimiliano Maccarone.

L' Alta vigilanza, da parte della Soprintendenza, sarà svolta dall' arch. Mirella Vinci.

Il quartiere fieristico di viale della Libertà venne inaugurato quasi 80 anni fa, nel 1938. L' artefice fu uno dei padri dell' architettura italiana di inizio 900, Adalberto Libera. Dopo le distruzioni della II Guerra mondiale, furono Filippo Rovigo e Vincenzo Pantano, percorrendo in parte la strada segnata da Libera e in parte introducendo le loro geniali innovazioni, a riconfigurare la Fiera, facendone il polo di attrazione più importante della nostra città.

La Fiera d' agosto vittima della guerra tra Comune e Autorità Portuale

Salta l' accordo tra le due istituzioni. Il nodo principale: la richiesta di Palazzo Zanca di co-firmare il bando di concessione dell' area

C' è una sola vittima, nell' ennesimo conflitto istituzionale tra Comune e Autorità portuale: la città. La Fiera, la "vera" Fiera, non c' è da anni, è vero. Ma quell' abitudine di trascorrere le sere d' agosto lungo i viali della cittadella, i messinesi non l' hanno mai persa. E non volevano certo perderla quest' anno. Invece dopo settimane di trattative e interlocuzioni, ecco la doccia gelata: niente accordo tra Autorità portuale e Comune, niente bando per un mese di eventi estivi. Salta tutto. Perché? Le condizioni poste dal Comune non sono piaciute all' Authority (i dettagli li rivela nell' intervista accanto lo stesso commissario Antonino De Simone), ma di fondo c' è la madre di tutte le battaglie: la titolarità dell' area. Palazzo Zanca, attraverso l' assessore alla Cultura Federico Alagna, aveva posto una pregiudiziale: il bando deve avere due firme, quella di De Simone, ovviamente, e quella del sindaco Renato Accorinti. Il che avrebbe significato, per l' Authority, ammettere quantomeno il dubbio, appunto, su chi sia il proprietario della cittadella fieristica. Poi, certo, c' è anche la diversità di vedute sulle bancarelle, la suddivisione delle giornate di eventi, la commissione paritetica. Dettagli, il vero nodo è quello. «L' auspicata intesa non è purtroppo andata a buon fine - è il comunicato dell' Authority - stante la rilevata inammissibilità da parte di questo Ente di diverse prescrizioni che i rappresentanti dell' Amministrazione comunale hanno ritenuto improcrastinabili per una loro completa condivisione dell' avviso pubblico». L' articolo completo nell' edizione in edicola oggi della Gazzetta del Sud.

La Fiera non resterà chiusa

Ci sono ancora margini per l'apertura dello spazio fieristico durante la prossima estate. Il commissario dell'Autorità portuale De Simone annuncia che nella prossima settimana lancerà comunque una manifestazione d'interessi per aprire almeno per un mese la Fiera.

Alla fine la Fiera si farà. In un modo o nell'altro. Senza le bancarelle o con le bancarelle che possono non piacere ma che tutti guardano, con iniziative culturali o gastronomiche, comunque qualcosa nella cittadella ci sarà a luglio ad agosto. Non è un passo indietro quello dell'Autorità portuale ma la presa di coscienza che sarebbe un peccato negarsi uno spazio come quello, così centrale nell'estate dei messinesi. Il muro contro muro fra Autorità portuale e Comune sulla gestione della fiera ha come nucleo la diatriba sulla titolarità dell'area. Palazzo Zanca voleva una doppia firma sul bando per la concessione perché ritiene che la fiera sia del Comune. L'Authority, risponde picche, forte di una decisione della direzione marittima di catania che respinge il ricorso dell'amministrazione comunale. Però, alla fine dei conti, quanto può importare alla famigliola messinese tipo, di chi sia quell'area e chi vincerà una battaglia legale che dura da due anni?. Interessa stare fra amici, far due passi e godersi la brezza dello stretto in Fiera. Non interessa loro finire ostaggio delle questioni amministrative fra uffici. Vuole andare in fiera, anche solo per ricordare la campionaria che non c'è più e portare a casa il solito testo romagnolo, lo straccio pulisci tutto, o l'aggeggio che taglia le verdure in un battibaleno. Poi ci sono quelli che da quell'area si aspettano di più. Concerti, spazi di cultura, di riflessione, come li vorrebbe in maniera esclusiva l'Amministrazione comunale. E perché come l'anno scorso le due proposte non possono stare insieme? Perché o l'una cosa o l'altra senza arrivare ad una sintesi che garantirebbe a quel povero concessionario di poter recuperare i soldi che servono per pagare le spese, piuttosto alte. Ed allora in quest'ottica è possibile immaginare che comunque qualcosa accadrà. Nino De Simone specifica che non sarà più possibile fare una concessione ma solo una autorizzazione, magari di un mese. Non solo per pochissimi giorni come detto ieri. Dall'altro lato, l'assessore Alagna, sembra pronto a scendere a patti, per riportare sui binari della normalità un rapporto deteriorato.

LA MEMORIA

E su Palermo piovvero le bombe francesi

Il raid del 23 giugno 1940 Un volume ripercorre tre anni di attacchi aerei SAMUEL ROMEO WILFRIED ROTHIER APALERMO le prime bombe caddero il 23 giugno del 1940, un piccolo stormo dell' Armée de l' Air francese composto da sette Glenn-Martin 167 F Maryland e quattro Lioré et Olivier LeO 451 partì nel pomeriggio dalle basi nordafricane (rispettivamente da Ain Beda e Youks les Bains entrambe in Algeria). L' attacco fu effettuato in due ondate, la prima missione venne eseguita dai Glenn-Martin, che da quota 4.000 metri arrivarono sui cieli del capoluogo siciliano intorno alle 18,30. La zona portuale e i cantieri navali furono gli obiettivi colpiti. Successivamente i velivoli fecero una virata in direzione nord-ovest dirigendosi verso il centro città nel tentativo di colpire la fabbrica di idrovolanti Cant Z. 5015 dell' Aeronautica Sicula (all' interno degli attuali Cantieri culturali della Zisa) e la vicina stazione Lolli. Furono sganciati circa 60 ordigni che andarono fuori traiettoria: alcuni rimasero inesplosi altri centrarono le abitazioni vicine.
ALLE PAGINE X E XI.

La Sicilia

PALAZZO DEGLI ELEFANTI. Incontro organizzato da STS Deloitte, Confindustria Catania e Ambasciata di Malta

«Sistema maltese e opportunità per le imprese italiane»

"Malta: opportunità per le imprese italiane nell'ambito dei processi di internazionalizzazione": questo il titolo dell'incontro, organizzato da STS Deloitte, Confindustria Catania e Ambasciata di Malta, che si è svolto ieri a Palazzo degli Elefanti e che ha visto la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni e della comunità imprenditoriale locale.

L'incontro si è proposto di analizzare il sistema maltese, che costituisce un'opportunità nell'ambito dei processi di internazionalizzazione delle imprese italiane: Malta ha assunto in questi mesi sempre maggiore centralità nelle scelte strategiche degli imprenditori che sentono l'esigenza di assicurare alle proprie imprese una presenza internazionale crescente.

Aperti dal sindaco Enzo Bianco e da Antonello Biriaco, vicepresidente di Confindustria Catania, i lavori sono proseguiti con l'intervento di Vanessa Frazier, ambasciatore di Malta in Italia.

«I rapporti tra la Sicilia, e Catania in particolare, e Malta hanno radici antiche e importanti, fondate su affinità culturali e scambi nel campo del commercio e dell'

industria - afferma Bianco -. Oggi siamo interessati a valutare nuove forme di collaborazione in ambito economico e commerciale, considerando Malta un luogo per localizzare investimenti per le nostre imprese e d'altro canto offrire possibilità di investimento da parte di imprese maltesi nella nostra regione con l'obiettivo comune di creare occasioni di crescita e sviluppo.

Proprio per questo confermo anche in questa occasione di importante confronto la nostra piena disponibilità per ogni forma di utile collaborazione».

«La nostra scelta strategica deve essere quella di orientare e accompagnare i processi di internazionalizzazione delle imprese - ha dichiarato Biriaco -. Esplorare nuove opportunità nei mercati esteri è una sfida impegnativa ma fondamentale, se non si vuole rimanere relegati ai margini della bassa crescita. La Sicilia e Malta sono realtà economiche che condividono comuni radici storiche e culturali, dove non mancano settori promettenti nei quali cooperare e consolidare importanti partnership: dal comparto energetico a quello chimico-farmaceutico, dall'Ict, insieme alle tecnologie digitali, ai

- segue

trasporti marittimi e all' agro-alimentare d' eccellenza.

Non c' è dubbio che la dinamica economia maltese, una delle pochissime dell' Eurozona a registrare ritmi di crescita costante anche negli anni della crisi, sia un ecosistema attrattivo al quale gli imprenditori siciliani guardano con forte interesse».

«Dietro l' ascesa di Malta c' è una combinazione di stabilità politica, burocrazia snella e ambiente internazionale favorevole agli affari - commenta Vanessa Frazier -. Sicuramente la vicinanza alla Sicilia, e più in generale la posizione geografica di Malta, che si configura come uno storico crocevia tra Europa, Nord Africa e Medioriente, hanno giocato un ruolo fondamentale. La presenza a Malta consente alle imprese di stabilirsi in un hub strategico da un punto di vista commerciale, che le rende maggiormente competitive a livello internazionale anche grazie all' utilizzo della lingua inglese».

A seguire gli interventi di Simone Meneghini, Direttore Ufficio di Rappresentanza di Bank of Valletta sul Sistema bancario maltese a sostegno delle imprese e di Emmanuel Mazzitelli, Chief Officer, Liaison Foreign Affairs Malta Enterprise sul supporto per il commercio e gli investimenti internazionali.

La Sicilia

«All' Ue nessuna richiesta su Augusta» Il presidente dell' Parlamento, Tajani, "gela" le aspettative della Sicilia sul nodo portuale «Le indicazioni alla Commissione sulle priorità delle grandi opere arrivano dal governo centrale»

Tony ZermoCatania. Il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani ha detto l' altro giorno a Venezia: «Questa non è una città qualsiasi , ma una città europea di grandissima importanza. Non a caso l' incontro tra Cina e Unione europea dell' anno prossimo si terrà qui. E Venezia è stata scelta come città terminale della Via della seta. Venezia può quindi essere un porto fondamentale».

Qualche giorno prima il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, aveva annunciato lo stanziamento di un miliardo di euro a favore del porto di Genova, anch' esso indicato come terminale della Via della Seta, che per chi non lo sapesse sarebbe l' ingresso delle merci cinesi nel Vecchio Continente. In pratica le navi portacontainer che escono dal Canale di Suez provenienti dall' Asia e che di solito risalgono l' Atlantico per arrivare ai porti di Rotterdam o di Amburgo, potrebbero approdare in futuro prossimo venturo a Genova e a Venezia, oltre che al Pireo, il porto di Atene acquisito dalla Cina.

Ho telefonato al presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani, che è un caro collega con cui ho seguito anche il caso Moro, e gli ho chiesto: «Mi sai spiegare perché si stanno rafforzando i porti di Venezia e di Genova nella speranza che arrivino dalla Cina i giganti del mare, mentre nessuno parla di Augusta, nonostante sia sulla rotta diretta da Suez e non a duemila chilometri come Genova e Trieste e nonostante che Augusta sia tra l' altro porto "core" per decisione della commissione Trasporti europea?».

La risposta di Tajani è stata breve e significativa: «Perché nessuno ci ha mai parlato del porto di Augusta. Nessuno ci ha chiesto nulla. Capisco quello che stai dicendo, ma le indicazioni alla commissione europea per quanto riguarda le opere da sostenere arrivano da Roma».

Quindi si ripete lo stesso discorso del Ponte sullo Stretto di Messina. Quando anni fa chiesi allo stesso

-segue

Tajani perché l' Ue non avesse previsto alcuno stanziamento per la realizzazione dell' opera, la risposta è stata: «Perché il governo italiano non ha chiesto nulla». E all' epoca il ministro Mattioli e il suo vice, il leghista Castelli, protestarono dicendo spudoratamente di avere spinto sulle richieste di Augusta.

Ecco, la verità è questa: Sicilia e Calabria sono fuori dai giochi, come se appartenessero ad una realtà diversa e lontana dal resto d' Italia. Altrimenti si starebbe provvedendo alla "continuità territoriale" che non può essere fatta con qualche mancia, ma solo con grandi opere vere. Perché non si attrezza il porto "core" di Augusta per renderlo competitivo? Per non disturbare Genova e Venezia? Tra l' altro Genova non ha spazi per gestire migliaia di Tus e Venezia è troppo bella e fragile per ospitare i mastodonti del mare.

Si potrà obiettare che, se i portacontainer sbarcassero i loro Tus ad Augusta, ci sarebbero poi difficoltà a portarle al Nord con i treni merci (vedi sotto la piantina sulle percorrenze ferroviarie). Vero, ma perché, nonostante le assicurazioni, non si è ancora messo mano alla dorsale tirrenica delle Ferrovie? Perché occorrono ancora 4 ore e 35 minuti da Roma a Reggio Calabria, e poi altre due ore per il traghettamento, e poi altre ore per recarsi a Catania, a Palermo, a Siracusa, a Noto? Come si può fare turismo in queste condizioni e come esportare i nostri prodotti?

Tra pochi mesi gli italiani andranno a votare. I candidati siciliani debbono sapere che il governo ci tratta come una riserva indiana, un bacino di voti e di consumo. Se eletti facciano di tutto per portare la Sicilia ad avere gli stessi diritti degli altri italiani.

Aigusta- Vinciullo e Canigiula riaprono la questione porto: Troppo silenzio sullo scippo della sede. Ora è lotta sotterranea per il segretario Adsp

Il porto di Augusta e il deputato reg.Vinciullo (Massimo Ciccarello) Augusta, 8 giugno 2017- " Insopportabile il silenzio della politica e della società civile sullo scippo della Port authority di Augusta". La provocazione era partita da Enzo Vinciullo, dopo la richiesta di archiviazione sull' inchiesta romana riguardante " presunte, e ora rivelatesi inesistenti, interferenze sulla gestione del porto commerciale". Il deputato regionale di Ap, che già aveva rotto il riserbo sulla nomina della Regione al comitato portuale, ora ha nuovamente spezzato il silenzio che circonda il futuro di Punta Cugno. Sfidando a venire allo scoperto quanti, dopo l' indignazione di facciata sullo spostamento della sede a Catania, adesso danno l' impressione di deporre opportunisticamente le armi per accaparrarsi un posto al tavolo di gestione. Il comunicato di Vinciullo, in effetti, qualcosa sembra aver smosso. Perché, nel giro di poche ore, sulla sua scia si è inserito Enzo Canigiula. Il consigliere comunale di nuova acquisizione a Forza Italia, ma via via raffreddatosi coi berlusconiani per "scarsa interlocuzione" con la dirigenza siracusana, ha diffuso una lettera aperta al governatore Rosario Crocetta. Dove si aggiunge al coro di quanti chiedono la revoca del provvedimento "killer", con quale proponeva al ministro Graziano Delrio lo spostamento dell' Adsp a Catania "perché Augusta non aveva i requisiti". Il decreto ministeriale pro-catanesi non ha ancora visto la luce sulla Gazzetta ufficiale, nonostante sia stato regolarmente firmato già da mesi. Permettendo in questo modo ad Andrea Annunziata, presidente di nomina governativa, a sbrigare in santa pace tutte le operazioni preliminari per mettere in moto la nuova Autorità di sistema. L' avvocato di San Marzano, ma con navigazione di lungo corso nei mari della politica, sta tentando di mettere in piedi una struttura gestionale decente sotto il profilo della professionalità. Operazione non facile, dato che le ingerenze dei partiti guardano a ben altro che il curriculum del raccomandato. Calato il silenzio sulla sede scippata, che Vinciullo prima e Canigiula poi tentano di spezzare, la vera battaglia adesso è tutta sotterranea. E riguarda proprio le collocazioni strategiche nella cabina di regia. Figura chiave sarà il nuovo segretario generale dell' Adsp. Formalmente di nomina presidenziale, ma sostanzialmente rimesso nelle mani della "politica". Ed è proprio su questa figura, assimilabile al

-segue

funzionario che dirige la struttura burocratica del Comune, che si sta consumando uno scontro feroce lontano dai riflettori. Scegliere qualcuno riconducibile agli ambienti portuali augustani riequilibrerebbe i rapporti di forza in una Adsp che, zitti zitti, si sta modellando a forte trazione catanese. Una soluzione che pare non dispiaccia ad Annunziata, che nel "divide et impera" può fondare una sua maggiore autonomia da presidente. Già all' **Autorità** di Salerno ha saggiato sulla propria pelle cosa significa avere in casa la forza politica di un sindaco egemone come Vincenzo De Luca. E non intende ripetere l'esperienza con Enzo Bianco. Solo che le pressioni romane sembrano andare verso il vulcano, anziché la cenerentola megarese. Che da quando ha innalzato la bandiera a 5 Stelle su Palazzo di città, ha notevolmente fatto abbassare le ali all' orgogliosa aquila del gonfalone comunale. L' amministrazione grillina non ha ancora indicato il proprio rappresentante nel comitato di gestione Adsp. Nonostante Annunziata l' avesse pregata di farlo a inizio mese, per avere il tempo di far vagliare il curriculum all' Anticorruzione e all' Avvocatura dello stato. La sindaca Cettina Di Pietro prende tempo. La crisi politica scoppiata in consiglio comunale, che di giorno in giorno diventa sempre più ingestibile, le impone prudenza in una scelta strategica. Che col clima di elezioni anticipate soffiante da Roma, fra l' altro, può essere politicamente utile a molte cose. Vinciullo: Insopportabile il silenzio della politica e della società civile sullo scippo della Port Authority di Augusta. Adesso sono venute meno perfino le presunte ragioni!!! Palermo, 7 giugno 2017 - Come è noto il Pubblico Ministero della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma ha richiesto l' emissione di un Decreto di archiviazione nei confronti di alcuni esponenti siracusani che, precedentemente, erano stati coinvolti in un' indagine relativa a presunte, ora rivelatesi inesistenti, interferenze sulla gestione del Porto Commerciale di Augusta. La conclusione delle indagini, con l' emissione del Decreto di archiviazione, oltre a ridare, evidentemente, serenità a chi lo ha ricevuto, ha anche ripercussioni di carattere politico nella nostra provincia, in quanto, soprattutto a livello di mass media, si era giustificata e si era cercato di sostenere la necessità di trasferire la sede dell' **Autorità** di Sistema Portuale da Augusta a Catania, proprio per evitare ingerenze esterne ora, ripeto rivelatesi, inesistenti. Lo dichiara l' On. Vincenzo Vinciullo, Presidente della Commissione 'Bilancio e Programmazione' all' ARS. Adesso, cade anche questo velo e, di conseguenza, credo che dobbiamo ritornare a chiedere con maggiore forza e con maggiore determinazione che venga rispettata la Legge e venga data esecuzione alla decisione assunta nel 2013 della Comunità Europea. Alla politica, alla società civile, al mondo imprenditoriale e sindacale chiedo, ancora una volta, di impegnarsi in questa battaglia, che è una battaglia di dignità prima ancora che di riconoscimenti politici. Ho già da tempo depositato, presso la Procura della Repubblica di Siracusa, un esposto per accertare se nelle procedure utilizzate vi siano stati errori, vizi e/o forzature. Spererei che, ha concluso l' On. Vinciullo, così come accaduto con l' hotspot che si voleva costruire nel Porto di Augusta, anche in questo caso il Ministero intervenga, ricordando a tutti, e primo fra tutti al Presidente dell' **Autorità** Portuale di Augusta, che il Decreto di trasferimento della sede a Catania non è stato ancora pubblicato nei modi e nelle forme previste dalla Legge e che, di conseguenza, sarebbe opportuno non applicare Decreti che continuano ad essere sconosciuti alla moltitudine degli italiani, così come ha affermato correttamente il TAR di Catania in una recentissima sentenza. "NON POTEVO LASCIARE LE PECORELLE AL LUPO, AD AUGUSTA C' ERA IL QUARTIERINO DI GEMELLI" (*CS) Augusta, 8 giugno 2017 - Con queste parole, in una intervista rilasciata ad una nota testata giornalistica regionale, Lei Onorevole giustificava la sua scelta di Catania quale sede dell' ADSP del mare della Sicilia Orientale. Il 30 marzo di quest' anno, il PM titolare dell' inchiesta ha ritenuto, non sussistendo alcun reato, di chiedere l' archiviazione al GIP che l' ha concessa. E adesso Governatore? come la sbrogliamo questa matassa? Innanzitutto bisogna prendere atto che ad oggi non è stato pubblicato alcun decreto che trasferisce a Catania la sede dell' **Autorità** Portuale, malgrado le rassicurazioni (non rivolte a noi augustani naturalmente) dell' On. Delrio all' On Prestigiacomo che aveva posto il problema durante un Question Time alla Camera dei Deputati; mi permetto a tal uopo di ricordare al Sig. Ministro che non è opportuno applicare Decreti la cui esistenza è sconosciuta a tutti, così come sentenziato

-segue

recentemente dal TAR di Catania. La inviterei a fare altrettanto. Ritengo corretto che Lei, Governatore, alla luce degli avvenimenti, si adoperi affinché ritiri la scellerata proposta pro-Catania e indichi nuovamente Augusta quale sede dell' ADSP del mare della Sicilia Orientale, così come individuata nel 2013 dalla Comunità Europea. Perché se Lei Governatore non recede credo che dovrà spiegare all' intera Provincia di Siracusa che esistono altri motivi che l' hanno indotta a indicare la strada di Catania al Ministro. E ovviamente dovrà essere molto chiaro. La politica Augustana, tutta, non resterà inerme se Lei, Presidente Crocetta, non si adopererà per far sì che tutto rientri nella normalità, perché ad Augusta abbiamo bisogno di respirare fiducia pur se miscelata con odori nauseabondi; Augusta ha bisogno di ripartire con gli investimenti che un porto CORE deve assolutamente portare attraverso la realizzazione di infrastrutture che assicurino i corretti e imprescindibili collegamenti viari, navali e ferroviari. Presidente mi creda, utilizzeremo tutti i mezzi che la legalità ci consente, per riportare ad Augusta la serenità di vivere e la dignità di città di persone per bene." *Vincenzo Canigiula consigliere comunale.

A Trapani centrodestra diviso e sotto la lente dei pm

ITRAPANI n una Trapani finita nella bufera giudiziaria a poche settimane dal voto, i candidati che domenica correranno per la carica di primo cittadino sono cinque.

Il Partito democratico ha scelto da tempo di puntare su Piero Savona, ex consigliere provinciale e già designato candidato sindaco dieci anni fa. Discorso diverso per il centrodestra: il capoluogo siciliano è una delle poche realtà che lo vedrà spaccato. Da una parte c'è il deputato regionale e imprenditore del vino Mimmo Fazio (ex azzurro e già due volte sindaco), sostenuto da quattro liste civiche e dall' Udc. Dall' altra il senatore Antonio d' Ali, voluto da Forza Italia, e appoggiato anche dal Partito socialista e dal movimento 'La grande città'. L' architetto Marcello Maltese è invece il nome su cui punterà il Movimento 5 Stelle, mentre Giuseppe Marascia correrà per il movimento civico 'Città a misura d' uomo'. Una campagna elettorale scossa dalle indagini che ancora pendono sulla testa di Fazio e D' Ali. I due hanno deciso di non fermarsi, ma le inchieste su di loro incombono e resteranno anche all' indomani dell' 11 giugno e del prevedibile ballottaggio.

Il quadro politico si è fatto più fosco in soli due giorni: il 18 maggio la prima tegola sulla testa del senatore azzurro, per il quale è stato chiesto l' obbligo di soggiorno su indicazione della Dda di Palermo. I giudici si pronunceranno sul provvedimento solo dalla seconda metà di luglio. La tesi dei pm è quella della «pericolosità sociale» dell' ex sottosegretario all' Interno, che a settembre è stato assolto in appello dall' accusa di concorso esterno in associazione mafiosa per alcuni fatti avvenuti dopo il 1994 (per diverse imputazioni precedenti a quella data è invece intervenuta la prescrizione). Dopo una breve sospensione della campagna elettorale, D' Ali ha però incassato il sostegno del partito e a fine maggio ha annunciato di proseguire con la candidatura: «In questa mia assoluta libertà di giudizio ribadisco di voler mantenere la mia candidatura a sindaco si legge in una lettera aperta ai suoi concittadini - , che in questi giorni ho percepito con emozione essere fortemente condivisa da tantissimi di voi, anche non addetti ai lavori, che mi hanno fatto pervenire la propria incondizionata solidarietà e l' apprezzamento per il programma che ho ufficialmente depositato in Comune». Il giorno successivo alla notifica della richiesta dei pm per D' Ali, Fazio è stato arrestato per corruzione e posto ai domiciliari assieme a un dirigente regionale e all' armatore di 'Liberty Lines' Ettore Morace, per un presunto giro di mazzette, favori e Rolex attorno all' affare dei **trasporti marittimi**. A differenza di D' Ali, Fazio non ha mai messo in dubbio la sua corsa e sabato scorso gli sono stati revocati anche gli arresti. Già sindaco per due mandati consecutivi fino al 2012 ed eletto all' Ars con il Pdl, è poi passato nel gruppo misto e ha deciso di riprovarci correndo anche contro i forzisti.

Lo scenario sembra rafforzare il dem Savona, ma anche il Movimento 5 Stelle che con Maltese appariva attardato ma che adesso potrebbe ambire almeno al ballottaggio, vista anche la presenza di Beppe Grillo in Sicilia, da ieri in tour nell' isola. Il leader del Movimento ha attaccato a testa bassa gli avversari del suo candidato facendo leva proprio sui loro guai giudiziari: «Questa è una città straordinaria, ora abbiamo un dubbio: possiamo decidere di eleggere o un socialmente pericoloso oppure uno ai domiciliari per corruzione ha ironizzato Grillo -. Noi ritiriamo la nostra lista e votiamo il socialmente pericoloso che è meno pericoloso del corrotto».

Inchiesta Trapani: il luogotenente del Ros per tre ore davanti al gip

Nuovo interrogatorio per il maresciallo dei carabinieri coinvolto nell'indagine "Mare Monstrum". Per i pm tramava contro Morace

Si difende Orazio Gisabella, il maresciallo dei carabinieri del Ros indagato per corruzione nell'inchiesta di Trapani, sulla "guerra dei mari". "Nessuna scorrettezza": lo ha ripetuto per tre ore, rispondendo alle domande del gip, nel nuovo interrogatorio di garanzia a Perugia. E' qui che sono stati trasmessi per competenza gli atti riguardanti il luogotenente dell'Arma, in servizio a Perugia prima di restare travolto dall'inchiesta "Mare Monstrum" che gli è valsa una sospensione dal posto di lavoro. Per il suo avvocato Nicola Di Mario, Gisabella ha chiarito, impostando la sua difesa su una meticolosa analisi degli atti. "Ha ribadito la correttezza del suo operato e fornito la piena dimostrazione dell'insussistenza dell'accusa di corruzione, intercettazione per intercettazione". Oltre che di corruzione, Gisabella risponde anche di rivelazione di segreti d'ufficio e accesso abusivo al sistema informatico. Per gli inquirenti, nella guerra tra armatori per le gare sui collegamenti con Egadi ed Eolie, il luogotenente del Ros parteggiava per Sergio La Cava, presidente della "Navigazione generale italiana Spa". In cambio di un contratto a tempo indeterminato per la figlia alla "Caronte&Tourist Isole minori", il sottufficiale si sarebbe impegnato a danneggiare la "Liberty Lines Spa" dell'ex patron Ettore Morace. Gli atti dell'inchiesta parlano di un esposto fornito da La Cava a Gisabella contro i Morace e la "Liberty Lines": il sottufficiale avrebbe cercato di farlo arrivare tramite suoi contatti alla Procura di Palermo per aprire un'inchiesta. La macchina del fango contro i Morace doveva passare anche per un'accurata campagna stampa: Gisabella avrebbe pensato anche a questo, contattando giornalisti di diverse testate. Il luogotenente dell'Arma è indagato anche per gli accessi abusivi alla banca dati delle forze dell'ordine e per aver rivelato il contenuto di indagini e intercettazioni a conoscenti e colleghi.

Spagna: Camalli spagnoli bloccano i porti. Seconda giornata di sciopero per scaricatori

(Ferpress) – Madrid, 8 GIU – Camalli spagnoli bloccano i porti. Ieri seconda giornata di agitazione per scaricatori. I Camalli spagnoli hanno bloccato per il secondo giorno gli scali iberici creando notevoli problemi soprattutto alla movimentazione merci. Ad agitare gli animi l'annunciata liberalizzazione del mercato decisa dal governo di Madrid, in linea con le norme di Bruxelles.

Le giornate di sciopero previste sono cinque, tutte nel mese di giugno. La prima, lunedì, ha causato il dirottamento di alcune navi verso altri porti vicini, come quello del Marocco. La prossima è prevista per venerdì. Ovviamente le perdite sono state importanti, il solo porto di Algeciras stima di aver perso circa due milioni di euro in una sola giornata.

Il ministro dei trasporti Inigo de la Serna si è mostrato molto preoccupato perché il prolungarsi di questa situazione potrebbe rendere il dirottamento non più una situazione momentanea ma una nuova realtà, cosa che causerebbe dei gravissimi danni economici al paese.

LA MAGGIOR PARTE DEI TRAFFICI PER IL PAESE DEVE PASSARE FORZATAMENTE PER EMIRATI E ARABIA SAUDITA

Per blindare il Qatar è bastato un giorno

La crisi diplomatica lascia decine di navi bloccate nel Golfo Persico

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Sono circa 300 mila container da 40 piedi (12 metri) quelli che transitano ogni anno dal porto di Doha: una parte di questo traffico da ieri è bloccato a bordo di navi ferme al largo degli Emirati, oppure scaricato sul piazzale di qualche porto, in attesa di seguire un viaggio tortuoso per raggiungere il Qatar.

L'isolamento diplomatico del Paese ha prodotto un'interruzione immediata e inedita dei collegamenti marittimi, una situazione nuova ma che per certi versi ricorda il crac della compagnia di navigazione coreana Hanjin a inizio di quest'anno, con merci ferme per settimane sulle navi della settima flotta più grande al mondo.

L'immediatezza del blocco del Qatar (e le immagini degli assalti ai supermercati lo dimostrano) è determinata dal fatto che in termini marittimi il Paese si trova in fondo a una strada senza uscita: i fondali bassi che lo circondano fanno

si che solo due linee cargo internazionali raggiungano direttamente la Penisola, per il resto gli altri servizi giramondo arrivano con mega-navi nei terminal container di Abu Dhabi o Dubai negli Emirati o Dammam in Arabia: la quota di container destinata al Qatar viene trasbordata su navi più piccole dirette a Doha. Per togliere l'ossigeno al piccolo Paese del Golfo bastano insomma pochi giorni.

Maersk Line, la più grande compagnia di navigazione del mondo - e probabilmente gli altri armatori seguiranno questa ipotesi - sta lavorando per spostare i servizi su porti di Paesi relativamente vicini, come Salalah e Sohar in Oman. La stessa Milaha, la piccola compagnia di bandiera qatariota, dovrà spostare i servizi da Jebel Ali (il maxiporto a fianco della penisola artificiale a forma di palma di palma tra Dubai e Abu Dhabi) al Kuwait. Un'altra opzione, e l'Iran si è già fatto avanti in questo senso, è basare i servizi dal porto di Bandar Abbas, ma i rischi diplomatici sono più che evidenti.

L'unica certezza, è che queste non saranno operazioni a

costo zero: «Le compagnie hanno bisogno di tempo per ridisegnare le rotte, riprogettare i carichi delle navi, gestire gli equipaggi - commenta Dean Davidson, amministratore delegato della società di consulenza Inchcape Shipping Services -. Ci saranno ritardi e congestionamento dei porti dove arriveranno le navi con i carichi diretti per l'Oman».

«Stiamo provando a vedere quante sono le società coinvolte direttamente o indirettamente questa situazione. Quello che ci colpisce - dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - è la velocità con cui si è verificato il fenomeno. La merce pagherà un prezzo alto, anche perché non esiste una polizza che ci metta al riparo dalle crisi internazionali».

Sul fronte export la situazione è più tranquilla, perché il principale prodotto del Qatar è il gas naturale liquefatto, di cui è il primo esportatore mondiale. Anche il passaggio delle navi da Suez è protetto dalla Convenzione di Costantinopoli. Ma a Doha in questo momento tutto il Gnl del mondo non vale quanto un cesto di frutta fresca.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI