



# INDICE



## Dai Porti:

### Genova:

**"...Il Porto di Genova a caccia di aree..."**

(Il Secolo XIX, Corriere della Sera)

**"...Spunta l'ipotesi Aspi-Fincantieri un consorzio per il nuovo ponte ..."** (Il Secolo XIX, The MediTelegraph, Messaggero Vento)

**"...Genova: Trasportounito, non renda permanenti aree e strutturazioni..."** (Informatore Navale)

### Marina di Carrara:

**"...Carrara, sciopero generale ..."** (The MediTelegraph)

### Livorno:

**"...I lavori di demolizione della nave Urania..."** (Corriere Marittimo)

**"...Porto, ecco i dati frena la Darsena..."** (Il Telegrafo LI)

**"...La Superba sfrattata..."** (Il Tirreno)

### Civitavecchia:

**"...Ex Privilege, la Royalton anticipa i tempi..."** (Civonline)

### Messina:

**"...Operazione decoro Procedure avviate..."** (Gazzetta del Sud)

### Focus:

**"...Naples shipping week", spazio allo scalo ligure..."** (Il Secolo XIX)

## Il porto di Genova a caccia di aree in Basso Piemonte

*Obiettivo: intercettare i fondi della Bei destinati ai centri logistici. Oggi vertice tra spedizionieri e autotrasportatori*

Matteo Dell' Antico /GENOVA Un grande interporto, da realizzare in Basso Piemonte, al servizio del porto di Genova con l'obiettivo di «consentire ai terminal una piena operatività, seppur in presenza di una momentanea riduzione della capacità infrastrutturale», spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. Al progetto, sul quale si sta discutendo dopo il crollo di Ponte Morandi, stanno lavorando diversi operatori portuali e associazioni di categoria tra cui gli spedizionieri genovesi.

Questa mattina, nella sede dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona, i vertici di Spediporto incontreranno i rappresentanti dell' autotrasporto, mentre nel pomeriggio la discussione sarà aperta ai terminalisti. «Siamo al lavoro - dice Botta - per trovare un' area che possa servire a compensare quell' operatività che il porto è destinato, almeno per un periodo di tempo, a perdere». Tra le zone dove potrebbe essere realizzata la nuova struttura dedicata alla distribuzione della merce, secondo quanto risulta al Secolo XIX, ci sarebbero in particolare due siti già presi in considerazione, entrambi nella provincia di Alessandria. I fondi necessari per realizzare l' interporto che resterebbe in funzione anche

terminata l' emergenza successiva al crollo del Morandi potrebbero arrivare da finanziamenti europei: la Banca europea per gli investimenti (Bei) mette infatti a disposizione un totale di 60 milioni di euro per la realizzazione di nuovi centri logistici. Assieme a Spediporto sta lavorando al progetto anche Uimnet, il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale guidato da Rodolfo De Dominicis.

Non tutti gli operatori sono però d' accordo sull' utilità di un interporto. Tra questi c' è l' associazione Trasportounito che rappresenta sul territorio nazionale centinaia di imprese del settore. «La retroportualità a 70 chilometri di distanza dai bacini portuali dichiara Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportounito Liguria - ha costi esorbitanti e complessità operative difficilmente sostenibili. Rischia- prosegue- di essere una scelta emergenziale non orientata a criteri reali di prospettiva in termini di produttività e continuità».

## Il Secolo XIX

---

Verifiche strutturali affidate alla Pavimental, del gruppo Atlantia (lo stesso delle Autostrade) Comune e Authority sono in cerca di un' alternativa per gli autotrasportatori diretti in banchina

### Sopraelevata in porto per i Tir dubbi sulla stabilità, via ai test

Matteo Dell' Antico La rinascita della Sopraelevata portuale, inserita all' interno della nuova "Strada del Papa", potrebbe essere rimandata ancora una volta.

Da anni poco utilizzata e oggi semideserta, la via rialzata che corre dentro al porto- tra San Benigno e la fine di Lungomare Canepa verso Ponente - è stata inserita nella nuova viabilità studiata dopo il crollo di Ponte Morandi per consentire il passaggio dei Tir diretti ai terminal portuali. L' obiettivo di Comune e Autorità di sistema portuale è quello di consentire agli autotrasportatori di arrivare in banchina in maniera agevole e contemporaneamente evitare che la presenza di centinaia di camion al giorno sulle strade genovesi, tra Sampierdarena e Cornigliano, possa mandare in tilt il traffico cittadino.

L' apertura della Sopraelevata portuale potrebbe però non essere così scontata: secondo quanto risulta al Secolo XIX, infatti, da Comune, Palazzo San Giorgio e Capitaneria di porto sarebbe stata richiesta «una verifica strutturale» prima di dare il via libera al passaggio dei Tir. La volontà degli enti coinvolti è quella di voler verificare l' affidabilità della strada prima di dare il via libera al passaggio di 1.400 mezzi pesanti al

giorno visto che la Sopraelevata non è mai stata testata per reggere un tale traffico di camion e ormai da anni viene utilizzata per pochi passaggi giornalieri di Tir oppure per la sosta di qualche motrice.

Come documentato dal Decimono, la "Strada del Papa", lunga 6,5 chilometri, coprirà la tratta tra San Benigno e lo stabilimento Ilva di Cornigliano. I Tir dovrebbero avere a disposizione, in totale, due carreggiate per un totale di quattro corsie, due per senso di marcia.

Nel caso in cui le verifiche dovessero bocciare il passaggio di camion sulla Sopraelevata, i Tir dovrebbero limitarsi a passare unicamente sulla strada che corre al livello del mare e si trova esattamente sotto alla via rialzata.

La capacità della "Strada del Papa" verrebbe così dimezzata almeno per i 2,5 chilometri di lunghezza della Sopraelevata anche se non è da escludere che, sempre sulla Sopraelevata- per evitare un eccesso di carico- possa essere consentito il passaggio di mezzi pesanti solo su una delle due corsie a

disposizione.

Nei prossimi giorni dovrebbero partire le ispezioni per verificare le condizioni della strada realizzata agli inizi degli anni '70. I rilievi potrebbero essere affidati a Pavimental, società controllata al 59,4% da Atlantia, per il 20% da Autostrade per l' Italia, al 20% da Aeroporti di Roma e al 0,6% da Astaldi.

Fincantieri, invece, come dichiarato ieri dal sindaco Bucci si è offerta di raddoppiare il "Ponte del Papa" sul torrente Polvevera.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

## Prove anti-ingorgo per la città spezzata in due

*Il sindaco Bucci: continuiamo a modificare la viabilità. Il nodo dei mezzi pesanti*

DALLA NOSTRA INVIATA genova Prove tecniche di anti-ingorgo. Ieri Genova era al suo primo esame sulla viabilità nell'era del dopo Morandi. Con parte delle attività produttive che si sono rimesse in moto e con la prima ondata di rientri dalle vacanze, la giornata è servita a mettere a fuoco, se mai ce ne fosse stato bisogno, i punti critici del traffico dentro e attorno alla città.

Il risultato non è stato certo una sorpresa. È evidente che muoversi fra il centro e Sestri Ponente (e viceversa) significa rimanere imbottigliati - com'è successo ieri - e che raggiungere l'aeroporto venendo dalla zona est della città è diventato un problema.

Ma va anche detto che questo vale soprattutto per le ore di punta e che il grande nodo da sciogliere è il transito dei mezzi pesanti: i circa mille al giorno che passavano sul ponte crollato ma non avevano Genova come meta, e gli altri duemila che invece lo percorrevano per spostarsi da un'area all'altra del porto.

«Più che critica direi che la situazione è difficile» puntualizza il sindaco Marco Bucci.

«Faccio un'ordinanza al giorno. Continuiamo a modificare la viabilità perché cerchiamo di capire man mano come far diventare più fluido possibile il traffico e stiamo ragionando e agendo tutti assieme - Comune, Ilva,

spedizionieri, terminalisti, autorità portuali - per escludere il trasporto pesante dalle strade che usano i cittadini» annuncia.

Si riferisce alla strada interna all'Ilva (circa un chilometro) che sarà pronta entro una ventina di giorni e che sarà utilizzata soltanto dai mezzi pesanti per arrivare direttamente al porto senza pesare sulla viabilità cittadina.

Non sarà però completata per lunedì 3 settembre che, a vacanze finite e città di nuovo piena, sarà il vero banco di prova per la mobilità. Non l'unico, perché un altro passaggio difficile è previsto con la riapertura delle scuole, il 17.

L'assessore alla viabilità Stefano Balleari ricorda che «siamo in una situazione di emergenza» e invita tutti ad «armarsi di un po' di pazienza» e ad «usare il più possibile i mezzi pubblici». Dovranno usarli di sicuro i cittadini che vivono ai margini della zona rossa: lì ci sono strade tagliate in due dalle transenne che delimitano l'area «off limit» e non è possibile percorrerle nemmeno a piedi perché si passerebbe

proprio sotto la parte pericolante del Morandi. A controllare il traffico in quella zona e nel centro città ci sono fra gli altri anche venti agenti municipali che fino a pochi giorni fa non avevano mai diretto il traffico di Genova: sono arrivati in prestito dal Comune di Milano.

GIUSI FASANO

# Il Secolo XIX

---

Contatti anche con la Parson Transportation Group e la Bureau Veritas

## Spunta l'ipotesi Aspi -Fincantieri un consorzio per il nuovo ponte

Alla fine sulla ricostruzione del viadotto sul Polcevera c'è meno dissenso di quanto possa apparire. In queste ore i vertici di Autostrade incontrano quelli di Fincantieri e non è un caso - come anticipato dal Secolo XIX- che la scorsa settimana siano piombati a Genova gli ad di Fincantieri e di Cassa Depositi e prestiti, Bono e Palermo.

Mosse preparatorie ad una Ati (Associazione temporanea di imprese) in cui dovrebbero confluire Fincantieri stessa, il gigante del settore Cimolai (e una parte del governo spinge anche per Impregilo), con l'obiettivo di ricostruire il ponte nel più breve tempo possibile. Non potranno essere gli 8 mesi di Autostrade, ma neppure i cinque anni che ci vorrebbero per via ordinaria.

Ciò che è certo è che l'anima leghista del governo non solo spinge per avere un ponte in breve tempo, ma anche - per dirla con le parole del sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi, «che sia il simbolo della rinascita di Genova e dell'Italia».

E che sia controllato, «un ponte "interattivo" che abbia sensori che lo monitorino continuamente». Non è neppure un caso che Rixi abbia incontrato Parson Transportation Group (che però ha un contenzioso aperto con

l'Italia per il ponte di Messina) e nei prossimi «C'è presenza di amianto tra i detriti del viadotto Morandi di Genova, che mette a rischio la salute pubblica e quella dei soccorritori che, nel caso dei vigili del fuoco, sono i primi esposti a eventuali contaminazioni». Lo scrive in una nota Costantino Saporito, Usb Vigili del fuoco.

Ma le analisi svolte sinora sul materiale crollato da Asl e Arpal hanno dato esito negativo, «Al momento non risulta presenza di fibre pericolose nei detriti analizzati», dice l'assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone.

giorni veda Bureau Veritas che ha una sede anche a Genova: la prima controlla le infrastrutture degli Usa, la seconda quelle francesi.

Ma prima di pensare a chi farà il nuovo ponte, c'è da buttare giù il vecchio. Tutelando l'esigenza delle aziende e della vallata di recuperare le vie di collegamento al più presto, buttando giù i tronconi. Ma anche l'esigenza degli sfollati delle vie sotto il viadotto di recuperare il più possibile dalle loro

## -segue

---

abitazioni. Toti, commissario e Bucci, massima autorità di Protezione civile, da oggi si doteranno di un loro team di tecnici: quattro figure. I nomi saranno noti solo oggi: secondo indiscrezioni uno è l'ingegner Stefano Pinasco, del Comune di Genova, uno è quello del comandante dei Vigili del fuoco Fabrizio Piccinini. Gli altri due tecnici dovrebbero essere professori, uno strutturalista dall'Università di Pisa e un ingegnere del Politecnico di Milano. A cosa serve un'altra commissione? A dare supporto tecnico alle decisioni che Bucci dovrà prendere sulla "zona rossa": oggi l'accesso è chiuso a tutti dopo la relazione della commissione del ministero che aveva lanciato l'allarme sul degrado del pilone est.

«Faremo nuovi monitoraggi spiega Toti-l'intenzione politica è quella di permettere alle persone di rientrare nelle loro case, con una "finestra" di qualche ora. Ma non potrà accadere in condizioni di insicurezza». Allo studio c'è anche la possibilità di segmentare l'area con una "zona nera", dove sia possibile entrare solo con l'ok della Procura. Tutto questo, prima che avvenga la demolizione. Perché l'ipotesi di un lavoro in due tempi, con lo smontaggio delle solette disequilibrate e poi le microcariche esplosive, sta perdendo forza. La demolizione sarà unica, per le case e per il ponte. Ma finché non sarà presentato il piano di Autostrade si parla di ipotesi.

- AL. COST. / E. ROS.

# Ponte, Toti non accetta il diktat M5S

Il governatore: Di Maio vuole Fincantieri per ricostruirlo? Ok, ma Autostrade paghi e presenti il piano

Il sistema delle concessioni autostradali verrà rivisto: valutando di volta in volta se siano meglio forme di nazionalizzazione o la rinegoziazione dei contratti in essere. E questa la strada del Governo spiccata dal ministro Toninelli al Senato. Ma si apre un duro scontro sulla ricostruzione tra lo stesso Toninelli con Di Maio - che spingono per Fincan-

tierie e Cdp - e Toti, che replica: «Di Maio sa bene che quel ponte è ancora oggi nella concessione di Autostrade. Quindi è Autostrade che deve pagare la ricostruzione e presentare un piano lavori. Che poi lo possa fare Fincantieri o un'altra azienda di Stato, già abbiamo detto di essere tutti d'accordo».

CABONA, COSTANTE, DELL'ANTICO, FORLEO, GALLOTTI, PAOLUCCI E ALTRI SERVIZI / PAGINE 2 5 E 4 20

## Toti non accetta il diktat del M5S: «Ci sono le leggi»

Il governatore: «Di Maio vuole Fincantieri e Cdp? D'accordo ma paghi la concessionaria». La Lega ora cerca di mediare

Alessandra Costante  
e Emanuele Rossi

Davanti alle commissioni Ambiente di Camera e Senato sul ruolo di Ponte Morandi Danilo Toninelli tiene la linea del M5S di Luigi Di Maio. Punto primo: il sistema delle concessioni autostradali verrà integralmente rivisto, valutando di volta in volta se sia meglio optare per forme di nazionalizzazione o per la rinegoziazione dei contratti in essere. «La A10 deve essere nazionalizzata, lo dobbiamo alle vittime del crollo» si pinga a dire il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti. Punto secondo: non sarà Autostra-

de per l'Italia, ma Fincantieri ad occuparsi della ricostruzione del viadotto, unica via di collegamento tra Genova e il resto del mondo. E lì, a due settimane dal crollo che ha inghiottito la vita di 43 persone e che rischia di essere un macigno sul futuro di una regione, si apre lo scontro tra il M5S e il presidente della Regione, Giovanni Toti, commissario per l'emergenza, che vede i rischi della palude parlamentare e della campagna elettorale attiva e permanente: Autostrade «è il nostro interlocutore, lo dice una legge e finché esiste quella legge, noi ci rapportiamo con Autostrade».

Quattro ore di audizione, 31

pagine di relazione di Toninelli davanti alle Camere, ma in realtà lo scontro è fuori. Sul collegamento tra Genova e il resto del mondo. E lì, a due settimane dal crollo che ha inghiottito la vita di 43 persone e che rischia di essere un macigno sul futuro di una regione, si apre lo scontro tra il M5S e il presidente della Regione, Giovanni Toti, commissario per l'emergenza, che vede i rischi della palude parlamentare e della campagna elettorale attiva e permanente: Autostrade «è il nostro interlocutore, lo dice una legge e finché esiste quella legge, noi ci rapportiamo con Autostrade».

Se non vi va bene cam-

biare la legge invece di fare polemica. Non eravate per la legalità?».

A preoccupare Toti sono le mosse azzardate che possono inceppare i meccanismi. «Genova e la Liguria non possono aspettare i tempi del dibattito parlamentare. Di Maio vuole Fincantieri e Cdp? D'accordo: ma la concessionaria è Autostrada e lei deve pagare». E anche sulla Gronda, mentre Toninelli attacca con il refrain grillino «chi la collega alla tragedia commette un enorme errore», Toti rintuzza il governo: «Siccome siamo a legislazione vigente, il piano di costruzione della Gronda autostradale da parte di Società Autostrade resta quello previsto prima del crollo». E quanto alla nazionalizzazione, «comunque è giusto ridiscutere la gestione di Autostrade per l'Italia», il governatore ligure si affida ai leghisti, soprattutto al sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giorgetti, che da due settimane tiene a bada gli alleati.

In Liguria le parole dette e quelle non dette da Toninelli, lasciano l'amaro in bocca. La proposta di una legge speciale per Genova parte dai parlamentari liguri del Pd, indicata nell'imminenza del disastro dall'ex ministro alla Giustizia, Andrea Orlando e rilanciata ieri anche da Roberta Pinotti, Vito Vattuone e Raffaella Paita. La legge dovrebbe occuparsi del via libera alla Gronda e della ricostruzione del Morandi, del potenziamento dei trasporti marittimi e ferroviari, ma anche di un sostegno al commercio e alle imprese, ed aiuti agli sfollati. E di legge speciale parla anche Luca Pastorino di Possibile che definisce quella di Toninelli «una relazione buona per il blog di Grillo».

Più in generale da ogni lato dell'opposizione, arriva una pioggia di critiche al ministro delle Infrastrutture: «Sono perplesso e sconcertato per quello il ministro Toninelli ci ha detto. Dopo i funerali di Genova chiese dei giorni per trovare dati.

Non ha fatto nulla. Ha riferito

che leggendo qualsiasi quotidiano avremmo potuto ricavare» sono state le parole di Giorgio Mulé, eletto in Liguria e portavoce dei parlamentari di Forza Italia. E il forzista genovese Roberto Cassinelli si affida ad una battuta in dialetto, «come farebbe anche Beppe Grillo»: «Belin Toninelli, ma ponte e Gronda chi li costruisce?» —

© F. N. / AG. F. N. / AG. F. N. / AG. F. N.



**DANILO TONINELLI**  
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE

«La A10 deve essere nazionalizzata, lo dobbiamo alle vittime e il ponte sarà rifatto da Fincantieri»



**GIOVANNI TOTI**  
GOVERNATORE DELLA LIGURIA

«Genova e i liguri non possono aspettare i tempi del dibattito. Le leggi vanno rispettate»

# Di Maio: «Il nuovo ponte? Lo farà Fincantieri nei cantieri di Sestri Ponente»

Roma - «A rifare il ponte dovrà essere per me un'azienda di Stato. Fincantieri è un'eccellenza mondiale, possono realizzare il ponte in meno di un anno».

Roma - «A rifare il ponte dovrà essere per me un'azienda di Stato. Fincantieri è un'eccellenza mondiale, possono realizzare il ponte in meno di un anno e lo faranno nel **cantiere di Genova** così da portare anche lavoro e lustro alla città e ai genovesi che si stanno già rimettendo in piedi ma hanno bisogno di tutto il nostro supporto. Il fatto che sia Fincantieri, con Cassa Depositi e Prestiti, a occuparsi della ricostruzione permetterà allo Stato di avere un controllo molto forte su tutto il processo». Lo scrive Luigi Di Maio su Facebook.

### La conferma del ministro Toninelli

«Sarà Fincantieri con Cassa depositi e prestiti che dovranno ricostruire con il timbro dello Stato». Lo ha detto il ministro delle infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli rispondendo in audizione alle commissioni VIII riunite di Camera e Senato.

### Toti replica a Di Maio

«Caro Luigi Di Maio, io sto andando avanti spedito per rifare un ponte a Genova seguendo quanto stabilito dalla legge. Se non vi va bene cambiate la legge invece di fare polemica. Non eravate per la legalità? Siete al Governo, meno parole e almeno qualche fatto». Così il presidente della Regione Liguria e commissario per l'emergenza del ponte Morandi **Giovanni Toti** stasera via twitter replica alle parole del vicepremier Luigi Di Maio secondo cui a rifare il ponte sarà un'azienda di Stato, non Società Autostrade.

Il vertice tra le aziende. Al via le prime mosse per realizzare una nuova struttura che sarà monitorata costantemente

## Un' associazione d' imprese per fare in fretta

Il progetto Alessandra Costante Emanuele Rossi / GENOVA Alla fine sulla ricostruzione del viadotto sul Polcevera c'è meno dissenso di quanto possa apparire. In queste ore i vertici di Autostrade incontrano quelli di Fincantieri e non è un caso che la scorsa settimana siano piombati a Genova gli amministratori delegati di Fincantieri e Cassa depositi e prestiti, Bono e Palermo.

Mosse preparatorie a un' Associazione temporanea di imprese in cui dovrebbero confluire Fincantieri, il gigante del settore Cimolai (e una parte del governo spinge anche per Impregilo), con l'obiettivo di ricostruire il ponte nel più breve tempo possibile. Non potranno essere gli 8 mesi di Autostrade, ma neppure i 5 anni previsti per via ordinaria. È certo che l'anima leghista del governo non solo spinge per avere un ponte in breve tempo, ma anche, come dice il sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi, «che sia il simbolo della rinascita di Genova e dell'Italia». E sia controllato, «un ponte "interattivo" che abbia sensori che lo monitorino continuamente». Non è un caso che Rixi abbia incontrato Parson Transportation Group (che però ha un contenzioso aperto con l'Italia per il ponte di

Messina) e vedrà Bureau Veritas che ha una sede anche a Genova: la prima controlla le infrastrutture negli Usa, la seconda in Francia. Ma prima di pensare a chi farà il nuovo ponte, c'è da buttare giù il vecchio. Tutelando l'esigenza delle aziende e della vallata di recuperare le vie di collegamento al più presto, buttando giù i tronconi.

Ma anche l'esigenza degli sfollati delle vie sotto il viadotto di recuperare il più possibile dalle loro case. Toti, commissario, e Bucci, massima autorità di Protezione civile, da oggi si doteranno di un team di tecnici: quattro figure. I nomi saranno noti solo oggi: secondo indiscrezioni uno è l'ingegner Stefano Pinasco, del Comune di Genova, uno è il comandante dei Vigili del fuoco Fabrizio Piccinini. Gli altri due tecnici dovrebbero essere professori, uno strutturalista dall'Università di Pisa e un ingegnere dal Politecnico di Milano.

A cosa serve un'altra commissione? A dare supporto tecnico alle decisioni che Bucci prenderà sulla "zona rossa": l'accesso è chiuso dopo la relazione della commissione del ministero che aveva lanciato l'allarme sul degrado del pilone Est. «Faremo nuovi monitoraggi - spiega Toti - l'intenzione politica è permettere alle persone di rientrare a casa, con una "finestra" di qualche ora. Ma potrà accadere solo in

condizioni di sicurezza».

Allo studio c'è anche la possibilità di segmentare l'area con una "zona nera", dove sia possibile entrare solo con l'ok della Procura. Tutto prima della demolizione. L'ipotesi di un lavoro in due tempi, con lo smontaggio delle solette disequilibrate e le microcariche esplosive, sta perdendo forza. La demolizione sarà unica, per le case e per il ponte. Ma finché non sarà presentato il piano di Autostrade si parla di ipotesi.

– BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

## GENOVA: TRASPORTO UNITO, L'EMERGENZA NON RENDA PERMANENTI AREE E STRUTTURE NON FUNZIONALI ALLE IMPRESE

Genova, 27 agosto 2018 – Neanche in momenti di emergenza occorre avere il coraggio di scelte strutturali, soprattutto quando richiedono investimenti pubblici importanti.

“La retroportualità a 70 km (Rivalta) di distanza dai bacini portuali – ha chiarito Giuseppe Tagnochetti, Coordinatore di Trasportounito Liguria – ha costi esorbitanti e complessità operative difficilmente sostenibili. Rischia dunque di essere una scelta emergenziale non orientata a criteri reali di prospettiva in termini di produttività e continuità”.

Trasportounito ritiene che sarebbe più strategico e funzionale individuare aree buffer (dedicate allo scarico e carico) contigue o più vicine al perimetro portuale, dove far convergere i camion per lo scarico a terra dei contenitori pieni e vuoti nelle ore di maggior congestionamento pomeridiano, da dove organizzare un navettamento verso le aree terminalistiche prevalentemente di notte, così da non gravare sulla rete viaria di traffico pesante durante il giorno.

Per questo motivo l'orientamento di utilizzare Rivalta quale polmone di raccolta e di attesa dei contenitori e mezzi pesanti, a causa della eccessiva distanza, può essere considerata solo come una scelta esclusivamente emergenziale.

Ed in ogni caso, affinché tale scelta non ricada negativamente e pesantemente sulle imprese di autotrasporto occorre che l'Autorità di Sistema Portuale attivi un contratto generale che, orientato all'interesse pubblico dettato dall'emergenza, sia in grado di garantire alcune regole certe quali, ad esempio:

- La certezza che ad ogni viaggio corrisponda la doppia operazione di scarico e ricarico;
- Che le tratte vengano pagate in un regime tariffario che tenga conto delle complessità operative;
- Che vengano utilizzate le aziende di autotrasporto regolari

# Carrara, sciopero generale per la morte del portuale

Carrara - Oggi i funerali di Lorenzani, schiacciato da un carrello in porto il 21 agosto. In città è scattato lo sciopero generale.

Carrara - Moli del porto deserti, lutto cittadino e sciopero generale oggi a Carrara per i funerali di Alessandro Lorenzani, il portuale di 39 anni, morto lo scorso 21 agosto schiacciato da un carrello elevatore mentre stava eseguendo le operazioni di sbarco di una nave. Oltre 300 persone, con in testa il sindaco Francesco de Pasquale hanno partecipato alle esequie che si sono svolte nella chiesa Santissima Maria Mediatrice di Avenza. Il parroco, dal pulpito si è chiesto se «questa tragedia era prevedibile?». Il feretro è stato portato a spalla dai colleghi di lavoro del portuale. **A lo sciopero generale di tutte le categorie non ha aderito la Cisl che ha dato l'assenso solo al blocco delle lavorazioni in porto.**

## Livorno: I lavori di demolizione della nave Urania nei bacino galleggiante Mediterraneo

**LIVORNO** - Il 25 agosto sono stati **tre anni di inagibilità per il bacino galleggiante Mediterraneo del porto di Livorno a causa dell'incidente**, costato la vita all'elettricista Gabriele Perrone, occorso alla nave oceanografica **Urania che da quel momento giace** inclinata nella platea della struttura di carenaggio. Nei giorni scorsi sono cominciati gli interventi di demolizione e rimozione completa del relitto, lavori che si concluderanno entro la fine di settembre, per procedere quindi al ripristino delle funzionalità del bacino.

L'impresa capo commessa **Gestione Bacini** ne segue i lavori per conto di **Azimut Benetti**, mentre la demolizione viene gestita dalla **società temporanea di imprese** composta da **Ecoacciai** e da **Despe**. La demolizione consiste nel sezionamento in parti dello scafo arrugginito, che con apposite cesoie che smonteranno la parte sovrastrutturale della nave. I materiali verranno poi trasferiti presso uno stabilimento di Pontedera dove saranno accuratamente selezionati. La società locale **Ecoflash** si occuperà dello smaltimento dei rifiuti mentre i materiali ferrosi e non ferrosi saranno trasferiti e accuratamente selezionati presso uno stabilimento situato in provincia di Pisa (Pontedera) L'attività di demolizione verrà eseguita nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e delle norme di salvaguardia dell'ambiente.

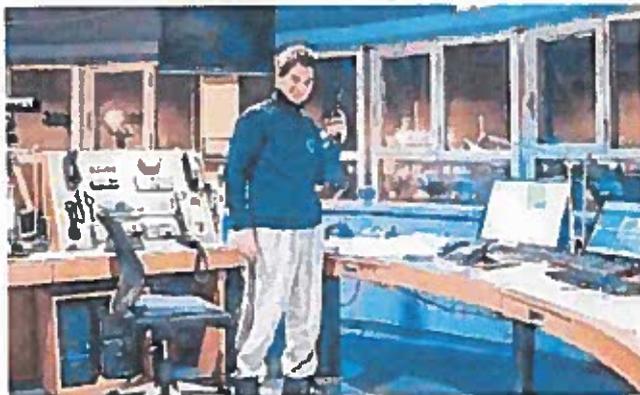
## Porto, ecco i dati Frena la Darsena

FULVI ■ A pagina 8

### TUTTO LIVORNO

# Porto, vola Lorenzini Darsena Toscana in frenata

*Traffici containers relativi ai primi sei mesi*



**IL SERVIZIO** Avvisatore Marittimo della famiglia Moniga che svolge un importante monitoraggio del transiti di ogni tipologia di nave

I **TRAFFICI** containers nel porto labronico registrano nel primo semestre dell'anno - dati non ufficiali, ma attendibili in quanto riferiti ai due terminal della Darsena Toscana - un forte aumento per quanto riguarda il Lorenzini mentre il Tdt è in una fase di stasi. Ri-

#### PROIEZIONI

**A fine anno le statistiche danno un totale di 700mila teu**

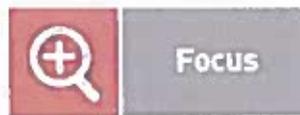
spettivamente sono registrati un incremento a luglio del 12,4% per il terminal Lorenzini, grazie anche al crescente apporto dei servizi per la Mediterranean Shipping Company del gruppo Aponte; e una diminuzione dell'11% per quello che riguarda il Tdt. Le proiezioni realistiche per fine anno parlano di un totale di circa 700 mila Teu per l'intero porto, salvo

(improbabili ma non impossibili) ricadute della crisi di Genova per la tragedia del ponte.

**QUALCHE** considerazione. Le cifre ufficiali dei movimenti dei containers non sono state fornite da palazzo Rusciano, che probabilmente ritiene di doverle ancora verificare. Ma i dati che abbiamo riportato qui sopra coincidono anche con le statistiche fornite dalla torre blu dell'Avvisatore della famiglia Moniga, che svolge un importante monitoraggio dei transiti di ogni tipologia di nave. L'avvisatore si è anche arricchito di un altrettanto significativo servizio meteo, con stazioni automatiche di rilevamento sia alla Gorgona che alla Capraia e all'Elba: per cui riesce a dare un quadro realistico del meteo su tutto l'arcipelago, compreso il canale della Corsica. L'importanza dei rilevamenti meteo, ma anche di quelli dei transiti navali, viene ribadita continua-

#### NUMERI

A LUGLIO INCREMENTO DEL 12,4% PER IL TERMINAL LORENZINI. GRAZIE ANCHE AI SERVIZI PER LA MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL GRUPPO APONTE; E UNA DIMINUIZIONE DELL'11% PER IL TDT



**E' nata per iniziativa del 'maritime consultant' Angelo Roma, una petizione che punta a velocizzare le pratiche per la Darsena Europa. Può essere firmata su: <https://www.change.org/p/angelo-roma-movimento-per-la-darsena-europa>.**

mente dalle compagnie di navigazione che operano sul Tirreno, che si avvalgono sia delle statistiche sia dei segnali elaborati dai calcolatori nella torre blu dell'avamposto. In relazione ai traffici containers è nata in questi giorni, per iniziativa del 'mariti-

#### SERVIZIO

**L'avvisatore marittimo offre anche consultazione meteo**

me consultant' Angelo Roma, già storico uomo-Zim, una petizione che punta a velocizzare le pratiche per la Darsena Europa. Nei primi due giorni la petizione ha già registrato oltre un centinaio di sottoscrittori. Può essere firmata su: <https://www.change.org/p/angelo-roma-movimento-per-la-darsena-europa>.

Antonio Fulvi

# La Superba sfrattata potrebbe trasferirsi a Marina di Pisa

«L'Autorità Portuale ci ha cacciato dalla Darsena Vecchia ma il ristorante e il battello che gira i fossi sono ancora lì»

LIVORNO

Potrebbe esserci Marina di Pisa nel futuro della barca da mini-crociera Superba, che dal 2008 la società Toscana Mini Crociere Srl ormeggia nella Darsena Vecchia del porto.

Da pochi giorni l'Autorità Portuale ha sfrattato la Superba. E così, non senza qualche polemica, l'armatore della Superba sta ipotizzando di trasferirsi sul litorale pisano. Marina di Pisa sarebbe ben lieta di accogliere un'imbarcazione turistica come occasione di sviluppo per l'economia della costa.

Perché la Superba è stata sfrattata? Per colpa del piano regolatore portuale che non ne prevede la presenza. «Noi siamo l'unica realtà economica che svolge questo tipo di attività nel porto livornese - afferma Alice Colli, presidente della società Toscana Mini Cro-

ciere -, e credo che un piano regolatore come quello portuale debba tenere conto delle realtà economiche che lo riguardano. Il nuovo piano regolatore è entrato in vigore alla fine del 2017 e ci hanno detto che da lì a poco ci avrebbero mandato via e infatti, da pochi giorni non abbiamo più l'approdo. Ora la barca è ormeggiata a Castiglione della Pescaia. È incredibile che un porto come quello di Livorno non abbia previsto una banchina per i servizi commerciali turistici di una nave di neanche 30 metri».

«Noi ci siamo preoccupati di cercare un altro posto - racconta Colli -, ma a quanto pare per noi non c'è, perché le concessioni sono tutte per barche da diporto di 30 metri. E quelle sono barche da nababbi e per quei posti i concessionari chiedono 700 euro al giorno e la sorveglianza notturna peren-

ne».

La Capitaneria di porto e anche il sindaco Filippo Nogarini, riferisce Colli, sarebbero favorevoli a far rimanere la Superba in Darsena Vecchia ma l'Autorità Portuale è ferma sulle sue posizioni.

«Va detto che noi siamo gli unici ad essere stati mandati via - afferma Colli -, mentre hanno permesso di restare ad una barca ristorante e al battello che fa il giro dei fossi. La Darsena Vecchia è il cuore del porto di Livorno, ma stiamo cercando di attivare la nostra attività anche in linee decentrate come il porto di Marina di Pisa con cui stiamo prendendo i primi contatti e risulterebbe esserci un'apertura e chissà, potrebbero essere proprio i pisani ad accoglierci. Se a breve non troviamo una soluzione, mi inventerò una forma di protesta eclatante». —

# Ex Privilege, la Royalton anticipa i tempi

CIVITAVECCHIA - Ha anticipato i tempi la Royalton, la società maltese che si è aggiudicata il 31 luglio scorso l'area del cantiere ex Privilege nella zona nord del porto. Dopo aver acquisito lo scafo del P430, la Royalton Investments limited si è aggiudicata in via provvisoria anche gli 11 ettari del compendio cantieristico ed i capannoni presenti all'interno dell'area. Come stabilito nello studio notarile del dottor Andrea Panno, la società avrebbe dovuto versare entro la fine di settembre i 6 milioni e 16 mila euro per formalizzare l'iter, previo consenso dell'Autorità di Sistema Portuale che ad oggi, considerato lo stato dell'area e i tre anni di blocco causati dal fallimento, sembra scontato. Il fatto che la società maltese abbia adempiuto ai suoi obblighi finanziari ben prima dei 60 giorni previsti dalla legge ed abbia saldato la somma pochissimi giorni dopo l'aggiudicazione dell'asta, lascia ben sperare sulla solidità del gruppo. E soprattutto sulla possibilità di un vero rilancio dell'area che potrebbe diventare base di una cantieristica navale in grado di garantire una boccata d'ossigeno dal punto di vista economico ed occupazionale. Su questo aspetto era stato chiaro anche il sindaco Cozzolino che aveva sottolineato la necessità di prendere in considerazione, eventualmente, le decine di persone che negli anni hanno acquisito precise professionalità proprio lavorando nel cantiere; professionalità da tenere nella giusta considerazione in caso di assunzioni locali.

Piazzale XX Luglio e molo foraneo

## Operazione decoro Procedure avviate

Milazzo Il porto di Milazzo si rifà il look per essere presentabile ad ottobre in occasione della cerimonia di consegna della bandiera di combattimento alla nave militare Luigi Rizzo.

L' **Autorità portuale** ha disposto un intervento di manutenzione straordinaria del piazzale XX Luglio e del molo foraneo che ospiteranno l' evento.

Previsto anche il rifacimento degli arredi. La somma messa a disposizione ammonta a 80 mila euro. Gli interventi dovranno essere fatti con una certa speditezza, in meno di un mese. La gara è stata già bandita e la prossima settimana si conoscerà il nome della ditta aggiudicataria dell' intervento di manutenzione straordinaria di alcune porzioni di banchina, in atto utilizzate da operazioni **portuali**, al fine di garantire un livello standard di sicurezza.

Via libera anche alla gara - questa programmata già nei mesi scorsi - per l' affidamento dei lavori di manutenzione dei manufatti e delle infrastrutture comprese tra la foce del torrente Niceto ed il porto mamertino. In questo caso con le somme previste (circa 200 mila euro) si andrà a riposizionare gli arredi stradali, manutenzionare le strade e attuare altri interventi finalizzati a migliorare la fruizione di queste aree di competenza dell' **Autorità portuale**.

Si tratta di piccoli interventi in attesa di dare attuazione al progetto, ormai da oltre un anno in stand by, di ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto terzo lotto. Quest' area è costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri.

L' **Autorità portuale** ha infine riconfermato la dotazione di 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2017-2020 e ha definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto "terzo lotto". (r.m.)

# Il Secolo XIX

---

## "Naples shipping week", spazio allo scalo ligure

Alberto Ghiara /GENOVA Offrire una platea per spiegare allo shipping internazionale che si riunirà a Napoli che Genova sta reagendo alla tragedia di ponte Morandi: è questa l'idea dell'ultima iniziativa di Umberto Masucci, presidente dei Propellers Club italiani e uno degli organizzatori della Naples shipping week, che si terrà a Napoli dal 24 al 29 settembre prossimi.

L'idea è aprire una finestra sullo scalo ligure durante la settimana. «L'obiettivo - spiega Masucci - è usare la manifestazione, che riunirà i rappresentanti dello shipping internazionale, a partire da armatori e agenti marittimi, come megafono per fare il punto sulle iniziative che sono state prese a Genova un mese e mezzo dopo il crollo del ponte».

-  
*ALBERTO GHIARA*