

Data
Dai 31 marzo al 3 aprile
2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...**Monfalcone entra nell'AdSP di Trieste...**" (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...**Assalto dei turisti in città...**" (Il Secolo XIX)

"...**Genova è pronta ad elettrificare le banchine del porto...**" (Ferpress)

"...**Signorini firma la proroga a Spinelli sul Terminal Rinfuse...**"

(The Medi Telegraph)

"...**Niente crescita se si dimentica il lavoro...**" (Il Secolo XIX)

"...**Deposito gas naturale...**" (Il Secolo XIX)

"...**Board portuale a rischio...**" (Il Secolo XIX)

"...**Pietro Chiesa, oggi si decide il futuro di 24 portuali...**" (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...**Unire le forze per un'offerta portuale di sistema ligure...**" (Ferpress)

Livorno:

"...**Darsena Petroli 2,7 chilometri più in là...**" (Il Tirreno)

"...**Nel mirino Palazzo Rosciano ...**" (Il Telegrafo)

"...**Nuovi dragaggi alla banchina grandi Molini...**" (La Gazzetta Marittima)

"...**"Marina" nel Mediceo, arrivano le scelte...**" (La Gazzetta Marittima)

"...**Più ro-ro e meno container nel porto di Livorno...**" (Trasporto Europa)

"...**Commissione Mercato in visita al porto...**" (Il Telegrafo)

"...**Morti sul lavoro, record a Livorno...**" (Il Tirreno, Il Telegrafo)

Gioia Tauro:

"...**Zes e Msc, due carte per Gioia Tauro...**" (Il Sole 24 Ore)

"...**Agenzia delle Dogane si infiamma la polemica...**" (Gazzetta del Sud)

"...**Via alla verifica dei sistemi di sicurezza...**" (Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...**A Cagliari un convegno per la Sardegna "green"...**"

(La Gazzetta Marittima)

"...**A sorpresa 1200 crocieristi sbarcano a Cagliari...**" (Ansa)

Messina:

"...**La Sicilia fa squadra...**" (La Gazzetta Marittima)

"...**Tutela dell'Autorità portuale...**" (Gazzetta del Sud)

"...**Banchina XX luglio, si riparte...**" (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
Dal 31 marzo al 3 aprile
2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



"...Nuovo pontile industriale a Messina..." (Gazzetta Marittima)

Augusta:

"...Inizio dei lavori entro il 2022..." (Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

- **Porti Verdi**
(The Medi Telegraph, Ferpress, Messaggero Marittimo)
- **Anche Assoporti per la rete della DAFI (La Gazzetta Marittima)**

Serracchiani: Monfalcone entra nell'AdSP di Trieste

TRIESTE – “Con il definitivo ingresso del porto di Monfalcone si compone un mosaico delle infrastrutture e della logistica che renderanno il Friuli Venezia Giulia una delle aree più competitive del Paese”.

Lo ha affermato Debora Serracchiani, presidente uscente della Regione e deputata Pd, commentando l'approvazione definitiva in Consiglio dei Ministri, su proposta del presidente Paolo Gentiloni e del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, di un regolamento, da attuarsi mediante decreto del presidente della Repubblica, che prevede l'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale con il porto di Trieste.

Per Serracchiani “viene conseguito così uno degli obiettivi su cui da presidente della Regione mi sono impegnata in prima persona, guardando a un disegno complessivo di rafforzamento e integrazione dei nodi e delle reti infrastrutturali di un territorio che deve smettere di proclamarsi ‘piattaforma logistica’, perché finalmente può cominciare ad esserlo davvero”.

“Credo che questo risultato potrà essere consolidato e potrà generare più valore attraverso il coinvolgimento e la responsabilizzazione di tutti i soggetti del territorio, in un sistema che superi la frammentazione del policentrismo ma che – ha concluso l'onorevole Serracchiani – sia comunque organico ed equilibrato”.

PONTE PASQUALE DA TUTTO ESAURITO, MOLTI I VISITATORI STRANIERI

Assalto dei turisti in città, verso il nuovo record: «Novantamila in 3 giorni»

Dieci pullman di crocieristi da Savona per visitare l'Acquario
L'assessore Serafini: hotel e "b&b" pieni al 90-100 per cento

FRANCESCA FORLEO

L'INGORGO del mattino in piazza Caricamento l'ha subito reso chiaro: pioggia o non pioggia, la vigilia di Pasqua è cominciata alla grande per Genova. Così, i dieci pullman di crocieristi della Costa Diadema arrivati da Savona per visitare l'Acquario e finiti nell'imbuto della piazza, reso ancor più infernale dalla presenza del cantiere per la messa in sicurezza del Rio Sant'Anna, sono il male minore di fronte all'invasione di turisti sbarcati a Genova. «Stimiamo circa 30-35mila persone per ciascuno dei tre giorni di Pasqua - dice l'assessore al Marketing territoriale e Cultura, Elisa Serafini - gli alberghi sono tra il 90 e il 100% sui i tre giorni, con 11mila posti letto a notte in hotel, 3000 letti occupati in B&B e 20mila visitatori giornalieri». Se la stima fosse confermata, questa Pasqua dal tempo incerto batterà i 70mila turisti del 2017. Il maltempo, peraltro, ha colpito anche altrove in Liguria: così, sono stati moltissimi gli stranieri in vacanza alle Cinque Terre che hanno deciso di prendere un treno per visitare Genova.

L'Acquario sfiora i 10mila
Settemila presenze all'Acqua-

rio dal mattino alle 16, danno la speranza di bissare entro sera (la chiusura è alle 21) i 10mila visitatori del sabato prima di Pasqua dello scorso anno. Quasi 3mila persone sono passate dagli uffici turistici del comune, italiani al 59% poi francesi e tedeschi. «Il dato è parziale ma il raffronto con lo scorso anno fa segnare il 16,76% di accessi in più», dice l'assessore al Turismo Paola Bordilli.

Genova per un giorno

Matt Drew del Michigan, un militare americano di stanza a Livorno, è in gita con la famiglia dal mattino alla sera: visita d'ordinanza con il figlio all'Acquario - dove a metà pomeriggio la fila alle biglietterie si allunga ancora verso l'edificio Millo - il tempo di una pausa al Porto e poi via, in macchina, di nuovo verso la base. «Tornerò a Genova perché mi piace stare vicino al mare, ma solo per un giorno che è sufficiente per visitare la città». Anche la coppia di francesi residenti a Londra, Sophie Lorac e Flavien Was, pensano di esaurire in un giorno la visita della città. «Siamo venuti dalle Cinque Terre perché pioveva ed è stato bellissimo visitare le Gallerie di Palazzo Bianco e di Palazzo Rosso».

I turisti ideali

Con il loro weekend lungo, da giovedì a domenica, i docenti universitari di matematica milanesi Cecilia Cavaterra (Statale) e Maurizio Grasselli (Politecnico) sono i turisti ideali per la città che deve liberarsi dalla noia di essere una meta "da un giorno". Solo chi si ferma di più riesce a gustare il vero volto multiforme, segreto e tutto da scoprire della Superba. I professori sono scesi in un bell'albergo, l'Nh Genova Centro di Corvetto, hanno prenotato le cene in ristoranti di livello, sono rimasti appena un po' delusi dall'Acquario «perché ne abbiamo visti decine in tutto il mondo» ma hanno compensato il piccolo disappunto facendo il pieno di stupore sempre in casa Costa, al Museo dell'Immigrazione al Galata. «Un luogo che dovrebbe essere visitato da tutti gli studenti d'Italia» secondo la donna. Nella visione milanese della vita, i due docenti se ne vanno con il solo rammarico «di non aver potuto visitare la Lanterna: è poco raggiungibile dal centro, ci vorrebbe una passeggiata che parta dal Porto Antico e accompagni verso il vostro antico faro».

L'incanto dei francesi

Da Lione, l'insegnante in pen-

-Segue -

sione Annemarie e il marito ex ferroviere Alain ammirano estasiati la Cattedrale di San Lorenzo. «Les petites routes, les petites routes!» esclama l'ex prof indicando i vicoli con ampi gesti delle braccia. «Sono così charmant, affascinanti», spiega confermando il rapporto amoroso dei turisti francesi con la nostra città, da anni ai primi posti dei flussi turistici. «È una città piena di storia, arte, palazzi, strade», prosegue Annemarie mostrando una cartina pieghevole con le vie evidenziate in giallo. «Via Garibaldi mi resterà del cuore, insieme a tutto il resto».

forleo@ilsecolox.it

© BY NC ND A...CUNI DIRITTI RISERVATI



Un selfie lasciando sullo sfondo la fontana di De Ferrari



La "solita" coda pasquale per entrare all'Acquario

AdSP Mar Ligure Occidentale: Genova è pronta ad elettrificare le banchine del porto

Con un contratto da 8 milioni di euro, l'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Occidentale realizzerà un progetto "shore to ship", un sistema avanzato di alimentazione elettrica che consente alle navi ormeggiate di attingere dalle banchine l'energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di accendere i motori di bordo.

A realizzare il progetto sarà l'azienda Nidec ASI che si è aggiudicata il miglior punteggio tecnico ed economico nella gara d'appalto. L'azienda è stata tra i primi player a promuovere l'elettificazione delle banchine dei porti, soluzione decisiva per la riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali e per il risparmio energetico. Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alle direttive dell'Unione Europea che, dal 2003, ha invitato i porti ad adottare sistemi shore to ship per ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto. Una raccomandazione che diventerà vincolante per tutti i porti europei entro il 2025.

Grazie al sistema di elettificazione le emissioni di SOx, NOx, CO2 e di PM, che rappresentano una significativa fonte d'inquinamento per un territorio densamente popolato, vengono notevolmente ridotte a beneficio della salute pubblica. Inoltre, collegando le navi alla rete elettrica nazionale ed evitando l'impiego dei generatori diesel di bordo, si ridurranno significativamente anche le emissioni acustiche che infastidiscono turisti e abitanti delle zone limitrofe.

"Questo progetto rappresenta per noi un traguardo fondamentale rispetto alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali, tema centrale per promuovere un modello di sviluppo sostenibile in un Paese come l'Italia, con 7500 km di coste e 42 grandi porti. La trasformazione dei porti nell'ottica di una maggiore sicurezza e di un risparmio energetico può, inoltre, contribuire ad attrarre un più elevato numero di navi da crociera, con impatti positivi per il commercio e il turismo," ha dichiarato Kaila Haines, Marketing e PR Director di Nidec ASI. "Siamo orgogliosi di collaborare con il Porto di Genova apportando la più avanzata tecnologia, unita alla capacità di soddisfare esigenze specifiche attraverso soluzioni personalizzate e a una comprovata esperienza, sviluppata grazie alle diverse applicazioni già installate nel Porto di Livorno, nei Cantieri di Muggiano – La Spezia, nelle Basi Militari Navali di Taranto e a Tolone (Francia)".

Genova, Signorini firma la proroga a Spinelli sul Terminal Rinfuse

Genova - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, riunito questa mattina a Palazzo San Giorgio, ha dato parere positivo sulla proroga che autorizza fino al 31 dicembre 2018 il Terminal TRI Genova allo svolgimento delle operazioni portuali relative al traffico di rotabili e marginalmente contenitori sulle aree Rubattino e Ghigliazza. «Un prolungamento che si reso necessario nelle more dell'esame da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sulla richiesta di adeguamento tecnico funzionale che era stato richiesto e deliberato a fine gennaio dal Comitato di gestione» spiega l'Autorità di sistema portuale.

Proroga fino a fine maggio, approvata dal Comitato di gestione, per la presentazione del Piano triennale di riequilibrio, efficientamento e sviluppo da parte della Compagnia Unica. «La proroga è giustificata dai molteplici aspetti presi in considerazione dal Piano al fine di evidenziare la sussistenza dei requisiti necessari a garantire l'equilibrio di bilancio e l'efficientamento della Compagnia» rende noto l'Authority.

GENOVA, NIENTE CRESCITA SE SI DIMENTICA IL LAVORO

È una Pasqua da rischia tutto in porto e la liturgia non è rassicurante.

Ripropone infatti lo storico dilemma: lasciare che Genova si strozzi metaforicamente, appesa alla fune di una bitta taroccata, oppure tentare una rivoluzione radicale per rilanciare il valore del lavoro e piegare, insieme alla burocrazia, la vocazione consociativa sfociata nel protezionismo degli interessi contrapposti al bene comune. Un tema ricorrente: quali città e classe dirigente corrispondono a un'industria portuale in pieno sviluppo, pronta al salto di qualità? Per rivitalizzare il proprio appeal, Genova dovrebbe rappresentare davvero il porto, il suo cosmopolitismo, la sua cultura, la dimensione globale. E garantire economicamente ricadute sociali e occupazione soprattutto con investimenti in infrastrutture, istruzione e cultura. Rifiutando compromessi con le vecchie comunità operaie, imprenditoriali, politiche e sindacali. Trovando un antidoto al dilagare dell'automazione e vie di fuga davanti a una nuova ondata tecnologica di espulsione del lavoro.

L'unità d'intenti sembra essere condivisa da Regione, Comune e Autorità portuale. Ma, nei fatti, le dichiarazioni di principio si scontrano con impasse fumose e incomprensibili, a cominciare dalla scelta definitiva del rappresentante di Tursi all'interno del board di Palazzo San Giorgio. Fortunatamente l'amministrazione non pensa più, come in passato, che il porto debba restituire i suoi beni alla città. Ma l'assenza di decisioni coraggiose costituisce un freno allo sviluppo. Si disquisisce su leggi speciali che non hanno alcuna possibilità di essere varate, si rallenta sull'autonomia finanziaria. Cancellata in extremis dalla pessima e finta riforma Delrio, una modesta autonomia potrebbe almeno bilanciare il clientelismo del ministero dei Trasporti a favore del Sud e le risorse dilapidate in opere inutili come la piastra logistica di Taranto.

Impiccarsi alla bitta o tentare di prevedere quello che accadrà. Un'Autorità portuale che si proponga di modificare lo stato delle cose, non può eludere il nodo del futuro: non le basta capire come intervenire sulla situazione data, le occorre anche cogliere i movimenti profondi della struttura sociale che, se lasciati a sé stessi, orienteranno l'evoluzione collettiva. È in grado e soprattutto ha la volontà l'Authority guidata da Paolo Signorini di proporsi come punto di equilibrio fra i vari soggetti in campo, di "regolare"

- segue

da un lato ma dall' altro, magari temporaneamente, di sporcarsi le mani sostenendo la Culmv in uno dei passaggi più delicati della sua storia, quello che deve portare al riequilibrio dei conti, al risanamento e alla ristrutturazione interna? In un porto grande e importante come quello di Genova, nessuno ce la può fare da solo. Il ruolo del soggetto pubblico è centrale. Con le norme del "correttivo", è possibile varare un piano di interventi sociali e di formazione con risorse a carico della stessa Authority, nei limiti del 15% delle entrate per tasse sulle merci. In questo scenario si può chiedere alla Compagnia Unica di affrontare i problemi di efficienza interna. Ma non si possono pretendere i salti mortali senza una rete di protezione. Il piano del lavoro è oggi la priorità assoluta. Così come non può più essere tollerata l' insostenibile pesantezza della burocrazia che attraversa in lungo e in largo gli apparati della pubblica amministrazione portuale, a Genova come a Roma.

Troppi i ritardi e troppo alti i costi per la merce, gli importatori e per la reale credibilità del nostro sistema portuale rispetto ai concorrenti: il numero delle nostre autorità di controllo non ha uguali al mondo e anche quando l' Unione Europea produce norme valide, nel percorso di recepimento l' Italia riesce sempre ad aggiungere clausole peggiorative sotto il profilo della burocrazia e delle spese che poi indeboliscono l' intero sistema.

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ: DIFFICILE A MULTEDO

Deposito gas naturale, cinque aree in ballo nel ponente genovese

Signorini: «Studiamo i progetti di fattibilità, più facile tra Sampierdarena e Cornigliano»

MATTEO DELL'ANTICO

TUTTO, o quasi, dipenderà dagli studi di fattibilità sulle singole aree. E poi dalla valutazione di quante navi verrebbero rifornite da un deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) in porto.

Per il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, ci sono «cinque zone a Ponente dove si potrebbe realizzare l'opera. Ma solamente dopo aver compreso la reale utilità di un progetto di questo tipo. Successivamente - aggiunge - sarà necessario informare tutti i cittadini che con il Gnl non ci sono rischi per la popolazione». Un primo studio di fattibilità è già stato realizzato dal gruppo Eni. In quell'occasione è stata valutata la zona di Multedo, nello specifico l'area di Porto Petroli. «Questa soluzione - spiega il numero uno di Palazzo San Giorgio - oggi potrebbe essere di difficile realizzazione vista la vicinanza dello stabilimento di Fincantieri e del

piano che prevede un allargamento del cantiere. Così come potrebbe essere inadatta l'area del polo petrolchimico, anche nel caso in cui si trovassero aree in cui spostare sia Superba che Carmagnani». Sul Secolo XIX di ieri il presidente di Confindustria Genova ha sottolineato l'importanza di costruire in porto un deposito di Gnl per «rifornire le navi del futuro». «Ho apprezzato le parole di Mondini e come Autorità portuale stiamo lavorando al progetto da mesi», dice Signorini.

Nel risiko delle aree portuali al momento libere o che potrebbero esserlo a breve, quello del deposito di gas naturale è un dossier che si inserisce in un gioco ad incastri che disegnerà il nuovo volto delle banchine. «Le aree ex Ilva - sottolinea Signorini - sono un sito dove potrebbe essere realizzato un deposito per il Gnl. Non credo ci sarebbero troppi problemi se non che per quegli spazi ci sono anche altre idee». Ma il progetto interessa tutto il Po-

nente, compreso il bacino portuale di Sampierdarena. «Calata Oli Minerali è uno dei primi posti che abbiamo preso in considerazione e siamo ancora convinti che potrebbe ospitare un deposito di gas, senza contare che poco lontano ci sono gli spazi che saranno lasciati liberi dall'ex Centrale Enel», chiude il numero uno di Palazzo San Giorgio. Il gruppo Eni, nei mesi scorsi, è stato il primo a credere nella necessità di realizzare in porto un deposito di gas naturale per rifornire le navi, specialmente tenendo conto degli scenari futuri e delle regole internazionali sulle emissioni che entreranno in vigore nel 2020 e spingeranno sempre più armatori all'utilizzo di questo carburante considerato ecosostenibile.

Tra la compagnie che stanno ordinando unità che possono essere alimentate a Gnl ci sono Msc e Costa Crociere, entrambi gruppi che nei prossimi anni porteranno le loro navi in città.

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

LE IPOTESI



AREE EX ILVA

Il sito di Cornigliano potrebbe ospitare un deposito per il Gnl. Ma si sta valutando lo spostamento almeno in una parte dell'area del polo petrolchimico di Multedo (Superba e Carmagnani)

OLI MINERALI

Calata Oli Minerali è uno dei primi siti che sono stati presi in considerazione per il progetto che interessa il Gnl. Lo aveva annunciato Signorini a margine del convegno della Genoa Shipping Week



CENTRALE ENEL

L'area dell'ex Centrale Enel - che da mesi ha smesso di funzionare - sono nel mirino del gruppo Ottolenghi (Superba) ma anche del gruppo Spinelli. Confinano con il Genoa Port Terminal

PETROLCHIMICO

Il polo petrolchimico, secondo le indicazioni del Comune, dovrà essere spostato da Multedo. Sia Superba che Carmagnani attendono di sapere quale sarà la loro collocazione in città



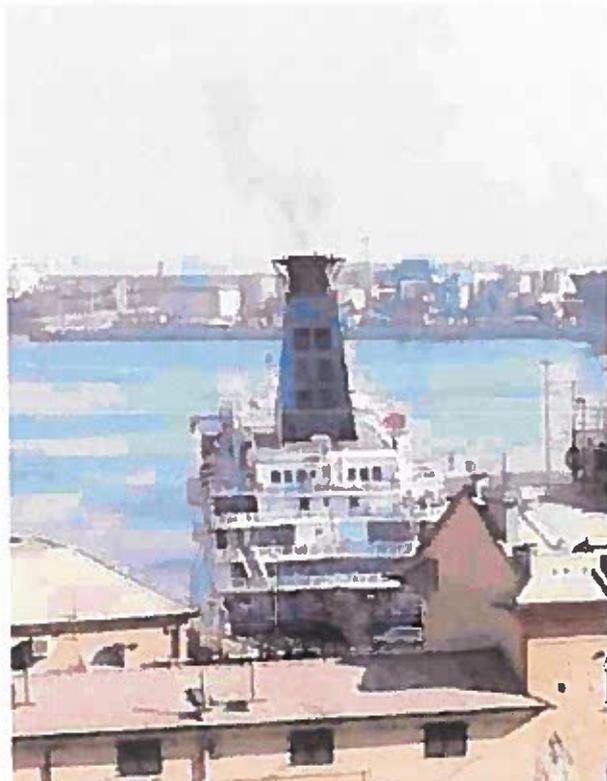
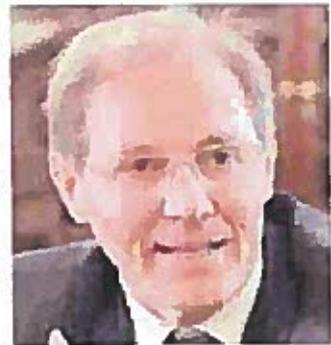
PORTO PETROLI

Un primo studio di fattibilità è già stato realizzato dal gruppo Eni. In quell'occasione - per ospitare un deposito di gas naturale - è stata valutata la zona di Porto Petrolli, a Multedo

IL PROGETTO

Una scommessa da valutare, dicendo prima ai cittadini che non ci sono rischi

PAOLO EMILIO SIGNORINI
presidente del porto di Genova



Una nave con i motori accesi in porto

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA: PRIVATI DISPONIBILI

«In porto un deposito di gas naturale, Ponente zona ideale»

Mondini: «Nelle aree ex Ilva oppure a Multedo La struttura servirà a rifornire le navi del futuro»

IL COLLOQUIO

MATTEO DELL'ANTICO

UN DEPOSITO di gas naturale liquefatto per rifornire le navi. Secondo Giovanni Mondini, da un anno presidente di Confindustria Genova, il porto ha bisogno di un grande polo dedicato al Gnl, il carburante eco-sostenibile che alimenterà tutte le unità del futuro, sia quelle cargo che le navi da crociera. «Ci sono almeno un paio di grandi gruppi privati interessati a finanziare interamente l'opera», rivela al *Secolo XIX* il vice-presidente del gruppo Erg. Secondo il numero uno degli industriali il nuovo deposito dovrà essere realizzato a Ponente, nel tratto compreso tra Sampierdarena e Voltri. «Ne ho già parlato con il presidente del porto Signorini. Ci sono diverse zone che potrebbero ospitare il sito: mi riferisco alle aree ex Ilva di Cornigliano oppure a Multedo, nel caso in cui venisse trasferito il polo petrolchimico con i depositi di Carmagnani e Superba. Ma dovranno essere gli studi di

fattibilità a dire dove realizzare l'opera».

In Italia ancora non esistono terminal di Gnl per rifornire le navi ma tenendo conto degli scenari futuri e delle regole internazionali sulle emissioni che entreranno in vigore nel 2020, questo tipo di carburante è destinato a rappresentare il futuro per l'intero mondo della navigazione. Ravenna ha dato il via libera alla realizzazione di un deposito di gas naturale proprio nelle scorse settimane: l'impianto costerà circa 80 milioni di euro, la stessa cifra che potrebbe essere necessaria per portare a termine un'infrastruttura di questo tipo anche a Genova. Resta l'incognita del sito, da individuare in area portuale o comunque nelle immediate vicinanze dello scalo, visto che le navi dovranno accostarsi in banchina per essere rifornite. Nel nuovo assetto del Ponente, proprio il petrolchimico potrebbe fare rotta verso le aree ex Ilva di Cornigliano. Se l'operazione dovesse andare a buon fine potrebbe comunque esserci spazio anche per un deposito di Gnl. A Multedo, invece, realizzare l'opera pare più difficile perché le aree dove attualmente ope-

rano Superba e Carmagnani sono a qualche centinaio di metri dalle banchine e vicinissime alle case. «In altre parti del mondo - sottolinea il numero uno degli industriali - sono stati realizzati impianti per il Gnl dentro alla città: tutti gli stabilimenti, se sicuri, non devono far paura».

Ma non c'è solo il futuro del porto. Secondo il numero uno di Confindustria lo sviluppo economico della città deve passare dal rilancio dell'aeroporto. «Sono anni che si parla di privatizzazione - sottolinea - ma ancora non si è capito che questa operazione non è la soluzione a tutti i mali dello scalo, specialmente in questo momento dove a mio giudizio non è necessaria. Da un po' di mesi a questa parte - aggiunge - i vertici dell'aeroporto hanno avviato una fase di rilancio: ci sono nuovi voli e qualcosa di concreto si sta muovendo. Aspettiamo e valutiamo i prossimi risultati».

L'associazione degli industriali ipotizza di chiudere l'anno con un passivo di circa 300 mila euro anche se «prevediamo ricavi per cinque milioni nel 2018», dice il vice-presidente di Erg. «La

nostra associazione - chiude Mondini - è assolutamente in salute, nonostante quest'anno siano venute meno quote associative di importanti gruppi come Ericsson e Piaggio Aerospace».

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© HYPERNOVA/CONTRASTO (RIPRODOTTO)

AEROPORTO

La privatizzazione non è la soluzione al declino dello scalo. Qualcosa si muove, valutiamo questa fase di rilancio

L'ASSOCIAZIONE

Prevediamo ricavi per cinque milioni, Confindustria è in salute

GIOVANNI MONDINI
presidente Confindustria Genova



Giovanni Mondini



Le aree ex Ilva di Comigliano

PAMBIANCHI



Il Secolo XIX

Genova, board portuale a rischio

Via anche Parola: è in pole per diventare assessore regionale al posto di Rixi

GENOVA. Lo scacco matto è vicino: l'ultima pedina è in movimento e i porti di Genova e Savona rischiano di trovarsi con un comitato di gestione azzerato.

Colpa di una promozione che ieri, giuravano i bene informati, potrebbe arrivare, e in tempi brevi, per Francesco Parola. Il professore è diventato membro del board dell' Authority su indicazione della Regione. I rapporti di Parola con Edoardo Rixi, assessore, ancora per poco, agli scali liguri e allo sviluppo economico, ora in procinto di raggiungere Roma dopo l'elezione alle politiche, sono molto stretti. Quella sedia nella giunta guidata da Giovanni Toti sarà vacante e spetta alla Lega - a Rixi soprattutto - indicare il sostituto. Parola, confermano due fonti vicine alla giunta, ha il profilo giusto: docente universitario, è tecnico competente e gode della stima del neo onorevole. Occupata la casella in Regione, rimarrebbe vuota quella in porto. Qui la mossa per la sostituzione diventa più complicata. La rosa di nomi, ad oggi, include due figure espressione di un' associazione di operatori: Alessandro Pitto e Giampaolo Botta, rispettivamente presidente e direttore generale di Spediporto, gli spedizionieri genovesi. «Sono figure competenti» spiega una fonte,

«ma rappresentano una parte delle istanze del mondo portuale, quelle della loro categoria, e potrebbero essere accusati di parzialità». Con Parola promosso in Regione, Paolo Signorini, presidente del porto, si ritroverebbe con un board sempre più debole in un momento molto complicato: la vertenza dei carboni, la salvezza della Culmv e il nodo di Bettolo. Inoltre dovrebbe gestire lo smottamento interno al comitato di gestione. La frattura con Rino Canavese, nominato dal Comune di Savona, si è consumata giovedì: Signorini ha annunciato una sospensione dell' ex presidente del porto di Savona, che invece l' interessato ha smentito. Marco Doria, ex sindaco di Genova, è deceduto per effetto del "Correttivo porti" e il comune guidato da Marco Bucci ha indicato l' avvocato Mauro Ferrando a rischio inconfirmità.

Il piano "B" La promozione di Parola è «un' eventualità solida», ma sul tavolo non è l' unica. L' orientamento più forte vorrebbe una figura tecnica al posto di Rixi.

Per due motivi: il primo è che la Lega in Liguria ha utilizzato quasi tutta la classe dirigente disponibile per riempire i posti conquistati con i risultati elettorali degli ultimi anni. La seconda è che senza il peso politico di Rixi, le vertenze industriali (e portuali) finirebbero comunque nelle mani di Toti.

Così per quella poltrona che sarà presto vacante, c' è una lista di nomi "interni" alla Regione: in cima alle preferenze Gabriella Drago, dirigente dell' ente, responsabile del settore competitività e innovazione del sistema produttivo. In seconda posizione Flavio Di Muro, capo di gabinetto di Rixi e fresco di elezione in Parlamento. Il neo onorevole potrebbe scegliere di rimanere in Regione per fare un' esperienza amministrativa, anche se rinunciare a Roma non sarebbe semplice. Infine c' è Alberto Pellissone: un altro dirigente regionale che però non godrebbe del favore di Camera di Commercio e Confindustria.

Pietro Chiesa, oggi si decide il futuro di 24 portuali

QUESTA mattina, in Prefettura, dovrà essere presa una decisione sul futuro di 24 portuali della compagnia Pietro Chiesa ormai avviata alla liquidazione. Al vertice, che segue quello della scorsa settimana, parteciperà il console della Culmv, Antonio Benvenuti, visto che i 24 lavoratori potrebbero essere assorbiti proprio dalla Compagnia Unica. All' incontro ci sarà anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, il quale dovrà dare il via libera all' operazione.

Il nodo da sciogliere resta proprio l' ok da parte di Palazzo San Giorgio. A preoccupare il numero uno dell' Authority è la situazione della Compagnia Unica che dovrà presentare un piano d' impresa entro la fine di maggio. I conti dei camalli che rischiano di chiudere il bilancio in rosso di quasi due milioni di euro - saranno analizzati dal presidente del porto: nel piano d' impresa la Compagnia dovrà garantire una riduzione dei costi della propria struttura, elemento determinante non solo per il via libera all' operazione con la Pietro Chiesa ma più in generale per consentire alla Culmv di continuare a lavorare regolarmente in porto da qui ai prossimi anni. Siccome i tempi non coinciderebbero con quelli della liquidazione della Pietro Chiesa e visto che la possibile assunzione dei 24 portuali sarebbe legata alla presentazione del piano di risanamento della Culmv, previsto a fine maggio e all' ottenimento di tutte le autorizzazioni, che richiederà almeno un altro mese, i terminalisti del porto sarebbero disponibili ad una "soluzione ponte", cioè occupare temporaneamente i 24 lavoratori in attesa della conclusione di tutti i passaggi.

Se questa mattina non si dovesse trovare una soluzione definitiva per i portuali, il porto potrebbe fermarsi per protesta il 9 aprile. Il fermo generale dello scalo - che mette a rischio tutte le attività sulle banchine - sarebbe il secondo in pochi giorni dopo quello proclamato dopo la morte di un camionista al terminal Vte di Pra'. Il 28 marzo scorso c' è poi stata un' altra protesta, in questo caso solo dei portuali della Pietro Chiesa, che comunque ha causato la congestione del traffico cittadino con ripercussioni anche sulla rete autostradale.

A sancire la chiusura della Pietro Chiesa è stata la fine dell' era del carbone: la centrale del porto si è fermata e il terminal Rinfuse, l' unico in cui è autorizzata a lavorare la Compagnia, ha cambiato proprietà e tipo di traffici. Nel 1900 i portuali che lavoravano con il carbone erano 3.500. Oggi sono rimasti in 24 e senza un' occupazione sicura.

Pietro Chiesa, liquidazione a un passo

Clima teso in banchina: blitz nella sede degli spedizionieri

SI AVVIA verso la liquidazione la storica compagnia dei lavoratori portuali del carbone, la Pietro Chiesa. Il consiglio di amministrazione, ieri, ha votato l'ultimo bilancio che sancisce una crisi senza ritorno legata alla fine dell'era del carbone.

La data dell'assemblea per la liquidazione non è stata ancora fissata, ma la strada pare tracciata. È in corso una trattativa per non far rimanere re senza lavoro i portuali: i 24 soci della Pietro Chiesa potrebbero essere assorbiti dalla Compagnia Unica. Martedì prossimi si terrà in Prefettura un vertice che potrebbe essere decisivo per definire i dettagli dell'operazione: se la trattativa non dovesse andare a buon fine - manca il via libera da parte dell'Autorità di sistema portuale - i sindacati sono pronti a proclamare uno sciopero generale del porto per il 9 aprile. Il clima in banchina resta teso: alcuni lavoratori che si identificano nel movimento Collettivo autonomo lavoratori portuali, ieri, sono entrati nella sede degli spedizionieri genovesi, in via Roma, dopo che le associazioni Spediporto e Trasportounito hanno criticato le modalità di sciopero dello scorso 28 marzo dei soci della Pietro Chiesa.

COINVOLTI 930 CAMALLI DELLA COMPAGNIA UNICA. I PORTUALI DEVONO RICEVERE LA MENSILITÀ IL 20 APRILE

Culmv, Benvenuti: «Stipendi di marzo a rischio»

Il console: «Vantiamo crediti per cinque milioni. I terminalisti devono pagarci per il lavoro fatto»

MATTEO DELL'ANTICO

LA PACE sociale che regna in porto da anni rischia di finire nei prossimi giorni. Perché l'allarme lanciato dal console della Compagnia Unica, Antonio Benvenuti, questa volta è di quelli che non lasciano spazio a nessun tipo di interpretazione. «Gli stipendi di marzo sono a rischio. E se dovessimo effettuare oggi i pagamenti non sapremo come fare», dice al Secolo XIX. «Il motivo - aggiunge il numero uno della Culmv - è dovuto al fatto che alcuni terminalisti non pagano per il lavoro che facciamo in banchina. Attendiamo che ci venga dato quello che ci spetta e oggi vantiamo crediti per un totale di cinque milioni di euro: ci sono fatture che aspettano da mesi di essere saldate».

I soci che formano l'organico porto della Compagnia sono attualmente 930, ai quali si aggiungono 52 lavoratori interinali. I terminalisti utilizzano questi portuali a chiamata, seguendo una tariffa fissa, con l'obbligo di versare poi i corrispettivi dovuti a seconda della manodopera che viene impiegata

da ogni singolo operatore. «Sono ormai mesi che denunciavamo questi ritardi - aggiunge il console - ma non eravamo mai arrivati a questo punto. Purtroppo abbiamo già sollecitato più volte chi è in ritardo ma nulla si è mosso. Abbiamo anche chiesto un aiuto all'Autorità di sistema portuale». Gli stipendi ai soci della Culmv vengono pagati il ventesimo giorno del mese. «Non c'è molto tempo - sottolinea il console - e se nessun terminalista dovesse pagarci quello che ci spetta nei prossimi giorni sarò costretto a convocare un'assemblea generale per decidere cosa fare e spiegare a tutti i nostri soci quali potrebbero essere gli scenari possibili».

Nei giorni scorsi da Palazzo San Giorgio è stata concessa una nuova proroga alla Compagnia Unica che avrà tempo sino a fine maggio per presentare un piano triennale di riequilibrio, efficientamento e sviluppo che dovrebbe consentire ai camalli di chiudere il bilancio in pareggio a partire dal prossimo anno, evitando così di chiedere - come si è sempre verificato di recente - un inter-

vento economico da parte dei terminalisti. «Il pagamento di questi cinque milioni di euro - precisa Benvenuti - non ha nulla a che fare con il piano industriale che presenteremo nelle prossime settimane: sotto questo aspetto le cose stanno andando avanti bene e non dovrebbero esserci problemi». Gli operatori - secondo le nuove regole studiate da Palazzo San Giorgio che dovrebbero entrare in vigore con il piano presentato dalla Culmv - saranno obbligati a «versare i corrispettivi dovuti entro 15 giorni dalla data della fattura». I camalli, invece, in caso di ritardo del pagamento oltre il termine di 60 giorni, potranno «respingere le richieste di avviamento di manodopera da parte dell'impresa utilizzatrice inadempiente».

Tra i dossier da risolvere che interessano il lavoro in porto c'è anche quello che riguarda il destino di 24 soci della compagnia Pietro Chiesa, ormai avviata alla liquidazione. I portuali potrebbero essere assorbiti dalla Compagnia Unica ma serve il via libera dell'Autho-
rity.

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

Port Community La Spezia, unire le forze per un'offerta portuale di sistema ligure

“Uniamo le forze per una grande campagna di marketing che consenta ai porti liguri di presentarsi sui mercati come sistema e di generare un'offerta congiunta di tale efficienza e di tale vantaggio che consenta di attirare crescenti quote di traffico oggi di esclusiva competenza dei porti del nord Europa”.

A lanciare il guanto di sfida è la Port Community La Spezia, che respinge al mittente “il vittimismo” che serpeggia sulle banchine spezzine nei confronti di Genova rilanciando con forza la necessità di un'integrazione di sistema.

“È grottesco e ridicolo – afferma Andrea Fontana, Presidente degli Agenti Marittimi di La Spezia – condurre una campagna contro Genova come se le sorti di La Spezia dipendessero solo ed esclusivamente dalla capacità competitiva di Genova. Come operatori – prosegue – sappiamo benissimo che non è così e che il confronto con altri sistemi portuali si gioca sull'efficienza, sulla rimozione di normative penalizzanti e sulla produttività”.

“La Spezia – aggiunge Sergio Landolfi, Presidente degli Spedizionieri Doganali – ha dimostrato di saper raggiungere livelli di efficienza in banchina e di qualità anche nell'utilizzo della ferrovia che non hanno rivali. Il problema è oggi diverso. Con la concentrazione del traffico in non più di sei o sette gruppi, è indispensabile rimodulare l'offerta trasformandola in un'offerta di sistema che comprenda tutti i porti liguri e che faccia di ferrovie e strade una componente integrata”.

Secondo la Community l'interruzione della ferrovia a Ranstad con il conseguente blocco logistico in nord Europa, ma anche il congestionamento nei servizi di chiatte che in Olanda registra 20 giorni di attesa, stanno dimostrando che esiste, anche nell'interesse dell'Europa e del suo sistema economico, la necessità a sud di un sistema portuale alternativo a quello nord europeo.

E proprio per questo non è il momento di “perdersi in sterili contrapposizioni locali”, ma di agire compatti su nodi e tematiche che determinano oggi la massiccia deviazione e concentrazione di traffico sul Nord Europa. “È sempre più chiaro – afferma Alessandro Laghezza, Presidente dell'Associazione Spedizionieri di La Spezia – che la riforma portuale abbia bisogno di maggior respiro e debba concentrare gli sforzi non tanto sulle strutture burocratiche di governance, quanto sulla capacità dei sistemi portuali di rispondere alla domanda con un'offerta davvero competitiva, che non può avere i confini stretti delle attuali Autorità”.

I nodi da sciogliere riguardano in particolare l'ultimo miglio e quindi capacità di intervenire in modo razionale e rapido sulle infrastrutture di collegamento da e per i porti, puntando con forza su quel Terzo Valico che consentirà di realizzare treni container da 750 metri.

Ma sono anche nodi di carattere normativo all'origine oggi di asimmetrie assurde e anacronistiche a favore della concorrenza. In particolare la Community chiede l'adeguamento delle norme doganali, uguali in tutti i porti europei eccezion fatta per quelli italiani, che consentono in qualsiasi scalo lo sdoganamento di un container indipendentemente dalla nazionalità del proprietario della merce. In Italia si continua a richiedere invece, a importatori tedeschi, francesi o di qualsiasi altro paese comunitario, l'identificazione con una partita Iva e un Codice fiscale in Italia, oppure la nomina di un rappresentante fiscale italiano. Il che si traduce in oneri burocratici, rischi fiscali e sovra-costi che penalizzano i porti italiani.

IL PROGETTO

Idea: Darsena Petroli 2,7 chilometri più in là

Ma il piano dell'**Authority** è stato spostato all'ultima fase

**Porto più sicuro
allontanando
verso il largo
le banchine
delle gasiere:
è un tassello
dell'operazione
Piattaforma
Europa**

di Mauro Zucchelli
▶ LIVORNO

Nel raggio di un paio di chilometri dal serbatoio in cui sono morti due operai in porto se ne contano altri 211: non tutti contengono sostanze infiammabili o a rischio, ma trovarne in media uno ogni 75 metri nella striscia fra l'Aurelia e il Canale Industriale costringe ad alzare lo sguardo sull'«elevato rischio di incidente industriale rilevante» sotto il segno di un potenziale effetto domino che «contagerebbe» l'emergenza da un serbatoio all'altro amplificandola.

QUELLA NOTTE SALTÒ IN ARIA LA FABBRICA

Il rischio c'è e non è solo potenziale: ce l'ha ricordato la morte degli operai nell'impianto zolfo 2 alla raffineria nel '95, e otto anni prima ce l'a-

veva già fatto sapere la strage di lavoratori dell'Italso (e il tam tam delle tute blu di questi giorni racconta che solo il coraggio dei lavoratori andati a chiudere una valvola ha evitato che l'incidente assumesse dimensioni apocalittiche).

Sull'altro piatto c'è il fatto che adesso, dopo che la crisi dell'industria dell'auto si è inghiottita nel nostro territorio due fabbriche intere come Delphi e Trw (e complessivamente 900 posti di lavoro secondo un dossier della Regione), il polo petrolchimico a nord della città vale come «serbatoio» anche in un altro senso: è in queste aziende che lavorano poco meno di 1.500 addetti, indotto compreso.

IL SINDACO NOGARIN E IL POST SU FACEBOOK

È il sindaco **Filippo Nogarin** ad aver posto il problema dell'«opportunità di delocalizzare questo tipo di attività e non soltanto in aree più isolate», come posta sulla propria pagina Facebook ma precisando di voler rimandare questa discussione a «un secondo momento» perché ora sono i giorni del dolore. Chissà cosa ha in mente il sindaco: anche perché l'altolà ad ogni ulteriore consumo di territorio al centro della sua idea di Prg dice che la soluzione non può essere cercata in qualche angolo dell'entroterra purchessia, non foss'altro che per il fatto dell'esigua estensione del territorio municipale al di fuori dell'abitato.

L'alternativa c'è, non guar-

da verso terra bensì verso mare: è l'**Authority** – presidente **Stefano Corsini**, segretario generale **Massimo Provinciali**, responsabile dello staff tecnico **Enrico Prihaz** – ci sta lavorando da un po'. Non riguarda lo spostamento dei serbatoi di stoccaggio ma l'abbattimento del rischio derivante dall'andirivieni delle gasiere all'interno di un porto che ha un canale d'accesso dal quale sono transitate lo scorso anno 4.089 navi, secondo i dati forniti dall'ammiraglio **Giuseppe Tarzia**, comandante della Capitaneria di porto, illustrando l'ordinanza per allargare i limiti fisico-geografici delle banchine: 1.878 le navi dirette in Darsena Toscana, 935 alla Darsena 1, 156 alla Calata Bengasi, 78 alla Darsena Ugione. Oltre alle 1.012 destinate a quel «budeiolo» a fondo cieco che è il Canale Industriale, largo 92 metri e lungo 1.007.

IL NUOVO IDENTIKIT DELLE BANCHINE

Di cosa si tratta? Di un nuovo assetto del porto che metta in preventivo l'allontanamento della Darsena Petroli per spostarla più al largo concentrando lì l'arrivo delle navi che trasportano merci pericolose. Lo spazio indicato dal Prg è il più lontano possibile da tutto il resto: tant'è vero che la futura collocazione è a 2,7 chilometri dal Porto Mediceo (e dunque dalla città).

L'idea guida è già nel Prg portuale dei tempi di **Galliani**

Galliani, ma la messa a punto è in un documento del settembre scorso che riguarda quella che nel sottotitolo viene definita l'«Articolazione temporale-

degli interventi»: diciassette pagine che mettono fila le vecchie tre fasi diventate ormai quattro.

LA NUOVA DARSENA PER MERCI PERICOLOSE

Il Prg portuale – che ha avuto il «Bollo tondo» nel 2015 – metteva in elenco nella fase 2 il completamento del «Molo nord» insieme alla «realizzazione delle opere della Darsena Prodotti Pericolosi (comprese le tubazioni che trasportano i prodotti ai rispettivi depositi)». In tale seconda fase erano messo in preventivo il dragaggio a quota meno 13 del bacino di questa darsena dedicata ai prodotti pericolosi (che in un terzo momento sarebbe stata portata a 15 metri di profondità).

Ma, dopo una sfilza di rinvii, è stato indispensabile ridisegnare daccapo sia l'identikit sia le modalità di realizzazione della Darsena Europa, incluso il piano finanziario.

Questo ha portato a una nuova scansione dei tempi, del quale però fa la spese proprio la costruzione della futura Darsena Prodotti Pericolosi. Anziché iniziare nella seconda fase (su tre), eccola indicata in testa agli «Interventi da realizzare nella fase 4». Cioè l'ultima. Dedicata praticamente per intero a quest'aspetto: ha

in agenda anche il «dragaggio a meno 15 metri del bacino della Darsena Prodotti Pericolosi» (insieme all'area di evoluzione a sud del canale di accesso alla Darsena Europa si tratta di un volume di materiale escavato pari a 2,4 milioni di metri cubi). A ciò si aggiungono le «delocalizzazioni del terminal prodotti petroliferi» e la «demolizione della parte terminale (60 metri) della Diga

del Marzocco».

NEL FRATTEMPO I LAVORI AL PONTILE 12

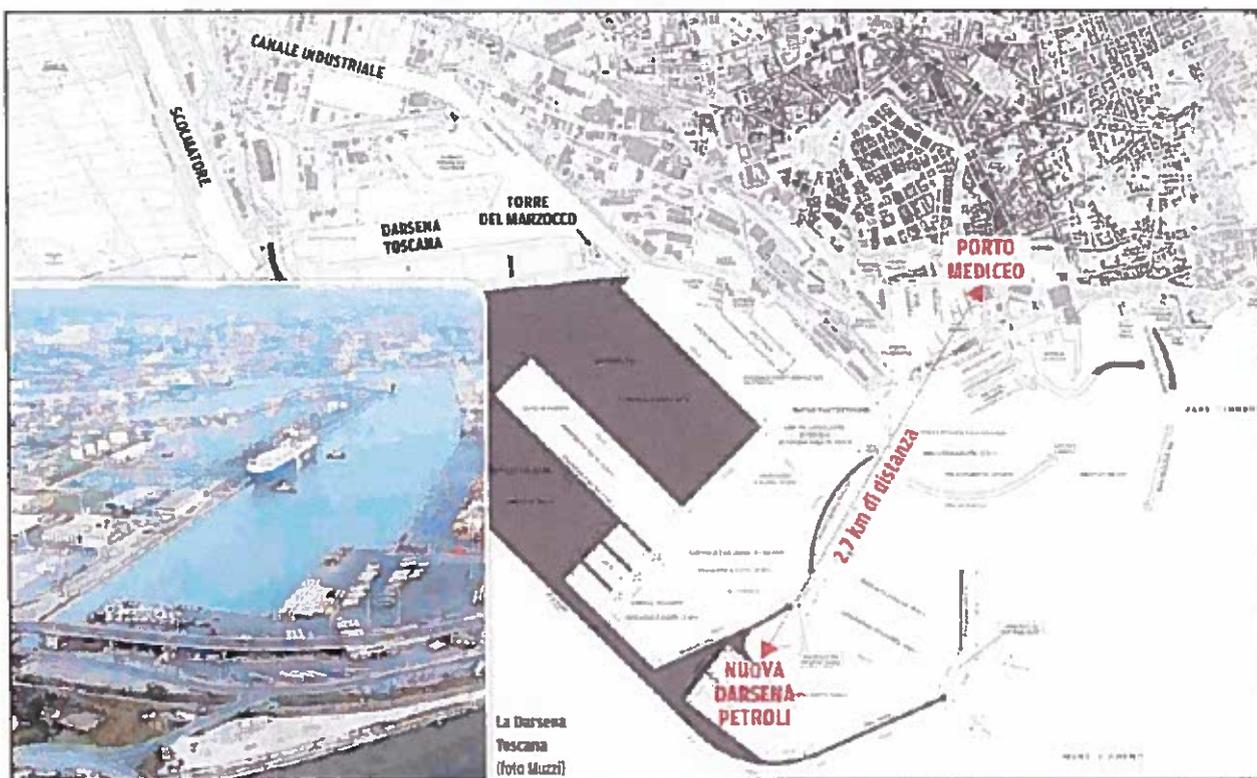
Ma il presente, intanto, racconta un'altra storia: in autunno è stato ristrutturato il pontile 12 nell'attuale Darsena Petroli per «arrivare ad avere una banchina in grado di accogliere navi da 200 metri con un pescaggio di 12,5», com'è stato annunciato in ottobre

l'orny Al posto di un vecchio molo (con «pile di massi imbassati sul fondo del mare a 4 metri e mezzo»), ecco una nuova infrastruttura lunga 370 metri lineari che offre «un pescaggio quasi tre volte superiore ai livelli precedenti».

Non solo. È sulla rampa di lancio anche un nuovo progetto per realizzare un polo per rifornire di gnl le flotte che presto saranno costrette a moder-

nizzare il proprio apparato propulsore. È una idea da 50 milioni di euro messa in pista dalla società nata dall'alleanza fra Eni, Neri Group e una coppia di trader nel settore gas (Liquigas e Società Italiana Gas Liquidi). Dove? Nella zona degli accosti 12 e 13, praticamente fra la torre del Marzocco e la Darsena petroli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



una nave gasiera ormeggiata nell'attuale Darsena Petroli (Pentafoto)

LA CRITICA

Nel mirino Palazzo Rosciano

«NON possiamo più tollerare che al porto di Livorno persistano problemi nell'ambito dell'organizzazione della sicurezza dei lavoratori». Lo ha detto il presidente Enrico Rossi all'indomani dell'incidente. Due le principali inadempienze che Rossi ha voluto sottolineare: la mancata convocazione del comitato per l'igiene e la sicurezza istituito con il protocollo del 2008, che prevedeva la costituzione nei porti di tale organismo composto da tutte le autorità e delle forze sociali coinvolte. E poi la riduzione del personale addetto alla sicurezza **nell'autorità portuale**, che è sotto organico rispetto alle mansioni e alle ispezioni che deve svolgere continuamente. A fronte di questo Rossi ha proposto di istituire un gruppo di lavoro specifico sul tema sicurezza nei porti.

Livorno, nuovi dragaggi alla banchina grandi Molini

LIVORNO – L’Autorità portuale ha annunciato che partiranno a breve i lavori di dragaggio dei fondali antistanti la banchina 34 del Canale Industriale, che interessa il silos del Grandi Molini, ma anche altre imprese. La procedura di gara, infatti, è ormai in dirittura d’arrivo: a giorni sarà formalizzato l’affidamento alla Rete Temporanea di Imprese I.C.M S.r.l./F.T. Costruzioni S.r.l. di una serie di interventi per il “ripristino delle funzionalità di alcuni accosti del Porto di Livorno”, per un importo, al netto del ribasso d’asta, di 631.235,87 euro.

Si tratta di un pacchetto di lavori esteso – ha sottolineato una nota dell’Authority di palazzo Rosciano – che oltre all’accosto in concessione alla Grandi Molini, comprende anche interventi di dragaggio di banchine come la n.38, assegnata in concessione ai fratelli Bartoli, e la banchina della Darsena Pisa (area rimorchiatori).

I lavori si sono resi necessari per riportare i fondali antistanti alcuni accosti, oggetto di fenomeni di interrimento, alle preesistenti quote rispetto al livello medio mare. Con riferimento alla Grandi Molini, i lavori di dragaggio del fondale della banchina 34, la cui esecuzione è prevista entro il prossimo mese di maggio, permetterà la possibilità di ormeggio di navi con pescaggio di 9 metri, e quindi cargo più grandi e capienti di quelli ammessi fino ad oggi.

“Marina” nel Mediceo, arrivano le scelte

LIVORNO – L’Autorità portuale di sistema del Tirreno settentrionale sta affrontando, con il consueto riserbo visto che si tratta di stuzzicare un nido di vespe, il tema del “marina” nel porto Mediceo. Un tema che ha avuto tempi lunghi, visto che la concessione alla società “Porta a mare” della holding Benetti esiste da anni: ma che ha avuto fino ad oggi ritardi sia perché la pesante crisi della nautica mondiale ha agito da freno, sia in particolare perché sono nati problemi per la ricollocazione delle centinaia di barche oggi all’ormeggio nel porto mediceo.

Siamo però arrivati a dover prendere una importante decisione: quando e dove spostare le barche del Mediceo: la soluzione che il presidente dell’AdSP Stefano Corsini ha di recente esaminato – parlandone anche con noi, sia pure in termini non ufficiali – potrebbe essere uno spostamento delle barche “a gruppi”, liberando cioè di volta in volta quelle aree del Mediceo dove cominciare i lavori previsti dal progetto del “marina”. Progetto affidato al team dello studio specializzato Cobolli-Gigli di Milano, che già ha presentato a suo tempo un rendering di massima, ovviamente da aggiornare e raffinare. Si dovrebbe cominciare dal “muro del pianto” (così definito dai livornesi) cioè dall’area immediatamente a sud del bacino del mediceo, dove attualmente sono le barche di alcuni circoli su pontili galleggianti e su gavitelli: quest’area dovrà essere interessata da una serie di interventi anche strutturali, con l’allargamento della strada che costeggia le mura medicee e con il trasferimento della casermetta della nautica della Finanza. Le barche che oggi vi stazionano potrebbero essere trasferite in parte alla ex banchina 75 (che però è richiesta anche per le navi da crociera) e in parte spostate sempre nel mediceo, ma più a nord, tra l’allungato molo Elba e il molo Capitaneria. La coperta rimane stretta, ma sembra che sia possibile. Sempre che non ci sia qualche colpo di coda del Comune, il cui sindaco Filippo Nogarini ha sempre dichiarato di essere contrario a un “marina” privato nel Mediceo, salvo accordi. Ma quali?

Più ro-ro e meno container nel porto di Livorno

I dati dell'Autorità Portuale toscana relativi al 2017 mostrano un traffico complessivo di 41 milioni di tonnellate, restando così in linea con le quantità movimentate l'anno precedente.

Nell'esercizio passato gli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino) hanno movimentato complessivamente 41,07 milioni di tonnellate di merce, con un risultato sostanzialmente stabile (-0,2%) rispetto al 2016. Una "sostanziale tenuta", l'ha definita l'ente guidato da Stefano Corsini, cui ha contribuito in buona parte il traffico ro-ro, che si conferma "un vero caposaldo" per l'intero sistema portuale toscano. Del totale movimentato, circa 33 milioni di tonnellate sono state gestite nel porto di Livorno, che migliora così (+2,7%) il risultato dell'anno prima. Calano invece i volumi complessivi di Piombino (4.787.206 tonnellate, -12,9%) e dei tre porti elbani, che insieme si fermano a 2,57 milioni circa (-8,7% sul 2016).

Scomponendo i risultati delle tre aree portuali per tipologia merceologica, a Livorno spicca l'aumento del traffico ro-ro, che nel 2017 ha registrato movimentazioni per 448.357 unità (+15%), pari a 14.420.456 tonnellate (+16,2%). In discesa invece i container, che si attestano a quota 734.085 teu (-8,3%), per un totale di 8.027.301 tonnellate (-12,7%). Un calo che però, secondo l'Autorità, è da imputare principalmente al transhipment, poiché le movimentazioni verso la destinazione finale risultano nel complesso in lieve crescita (+0,7%). In netto aumento invece i traffici di auto nuove, 658.051 (+10,3%), mentre il segmento dei prodotti forestali in breakbulk, dopo due anni consecutivi di primati, ha chiuso il 2017 in flessione con 1.584.654 tonnellate (contro le 1.904.227 ton del 2016, -17% circa).

A segno meno il traffico passeggeri, che nel complesso cala del 2%. Diminuiscono in particolare i croceristi (698.780, -13,5%) mentre i passeggeri di traghetti risultano in lieve incremento (2.518.475, +1,7%).

Passando al porto di Piombino, risulta in diminuzione il traffico di rotabili (138.312 unità, -2,9%), così come il settore delle rinfuse secche che si ferma a 1.276.898 tonnellate (-23,4%), Crescono invece i passeggeri: quelli di traghetti raggiungono le 3.342.877 unità (+4,2%), mentre si consolida il traffico di croceristi che dai 1.947 del 2016 raggiunge quota 5.895. Nei tre porti dell'Elba resta stabile in termini di unità movimentate il traffico ro-ro, a quota 93.557 unità (-0,1%). Risultano infine in aumento i passeggeri di traghetti (3.128.000, +2,2%), mentre i croceristi scendono dai 43.076 del 2016 ai 29.824 del 2017.

Nicola Capuzzo

UNIONE EUROPEA **Commissione Mercato** **in visita al porto**

MERCOLEDÌ prossimo, 4 aprile, è prevista in città la visita di una delegazione della commissione Mercato interno del Parlamento Europeo. Sono previsti nel programma diversi incontri con imprese del centro tecnologico, multinazionali e piccoli produttori locali, autorità locali e nazionali, associazioni dei consumatori. Dialogo sul 'Made In'. Poi, per concludere, visita al porto di Livorno da parte dei rappresentanti della commissione Mercato interno.

Morti sul lavoro, record a Livorno

La tragedia in porto: l'esplosione ha staccato il serbatoio da terra

L'ALLARME

Le morti sul lavoro raddoppiate in 4 anni

Mentre invece stanno calando nel resto della Toscana

di **Mauro Zucchelli**
► LIVORNO

Parlano le cifre, anzi gridano: dal 2013 al 2016, ultimo dato ufficiale disponibile nella banca dati Inail, in provincia di Livorno gli infortuni mortali sul lavoro sono quasi raddoppiati balzando da sei a undici (mentre nel resto della nostra regione, cioè in tutte le altre nove province toscane, sono diminuiti nettamente scendendo da 75 a 66).

Basterebbe questa "fotografia" affidata ai numeri per capire che qualcosa non va: anche perché in provincia di Pisa si scende da sette a quattro morti sul lavoro (ma con un picco incredibile di 17 nel 2015), in quella di Prato di dimezza da dieci a cinque "morti bianche", in quella di Siena addirittura da undici a quattro.

Nel nostro territorio si muore di lavoro soprattutto in tre modi. L'uno riguarda il porto: con la caduta di marittimi nella stiva e soprattutto con il rammion o il fork lift che schiaccia il lavoratore sulla banchina, dove non ci sono "strade" e non è semplice accorgersi di tutto. L'altro è relativo all'edilizia: si tratta soprattutto di cadute da tetti e impalcature. Il terzo è nelle industrie che compongono il puzzle dell'area a rischio: oltre ai due morti nel deposito costiero Neri, bisogna ricordare i morti dell'italso esplosa nel 1987 e i due operai morti nel '95 nell'impianto zolfo 2 in fase di manutenzione alla raffineria (a quel tempo AgipPlas).

Difficile immaginare che gli effetti della crisi non si facciano sentire sul rischio di morire di lavoro. Lo fa sospettare il fat-

to che, in questo arco di anni, in Toscana l'unica provincia a veder raddoppiare gli incidenti mortali sul lavoro è quella di Massa Carrara. Cioè l'altro territorio catalogato come zona in crisi.

Stiamo parlando di 52 morti sul lavoro nel giro di appena cinque anni fra Stagno e Piombino, isole comprese. Eppure, mentre sono quasi raddoppiati gli incidenti mortali sul lavoro, le denunce di infortunio si sono ridotte in modo netto: erano 5.576 nel 2012, sono scese a 5.335 l'anno successivo, poi un brusco abbassamento per finire sotto la soglia dei 5 mila nel 2014 (4.719), ancor più a quota 4.516 nell'annata seguente e infine eccoci a 4.448 come ultimo dato messo in lista nelle statistiche Inail.

I dati dell'ultima annata disponibile dicono che in pro-

vincia di Livorno un infortunio su quattro presenta un qualche grado di menomazione (612 in dodici mesi).

I dati mensili della banca dati saranno provvisori quanto si vuole e tuttavia il campanello d'allarme suona ugualmente, anzi forse ancor più forte ancora: i tabulati mensili raccontano che nel gennaio scorso sono stati denunciati 311 infortuni sul lavoro avvenuti in provincia di Livorno, il 5,8% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Tanto per capire l'aria che tira: altrove in Toscana si registra una diminuzione. Ad esempio, 53 in meno in provincia di Firenze, 14 in meno in quella di Lucca, 20 in meno in quella di Prato, perfino 26 in meno in quella di Massa e via calando. Ma qualche eccezione c'è: in Maremma si contano venti infortuni di lavoratori in più, in provincia di Pisa trenta.

MAGONA

Sciopero per protesta contro le morti sul lavoro



Lo stabilimento Magona

► POMBINO

Le rsu Magona hanno dichiarato un'ora di sciopero per protesta contro la morte sul lavoro di due operai, mercoledì scorso a Livorno.

«Dietro indicazione di Fim, Fiom e Uilm provinciali - dicono le rsu Magona - in conseguenza dell'incidente che mercoledì scorso è costato la vita a due lavoratori della Labromare nella zona industriale del porto di Livorno e dopo una riflessione determinata anche dalle sollecitazioni ricevute da molti lavoratori, abbiamo indetto per martedì prossimo 3 aprile un'iniziativa sindacale articolata in due ore, così distribuite: un'ora di sciopero a fine di ogni turno di lavoro in tutto lo stabilimento escluse le zincature e i servizi collegati e un'ora di lavoro devoluta ai familiari delle vittime dell'incidente livornese».

La verniciatura e i servizi collegati faranno una fermata unica. Per il turno 6-14 dalle 13 alle 14 e per il turno 14-22 dalle 14 alle 15. Le zincature cumulano un'ora di sciopero.

L'altra ora invece sarà di lavoro in donazione individuale alle famiglie dei lavoratori deceduti a Livorno, con un conto corrente attivato dalle rsu della Labromare, e con la logica del silenzio assenso. Cioè chi decide di non devolvere l'ora di lavoro potrà farlo presso l'ufficio personale entro il 28 aprile.



SOLIDARIETA'

Sciopero e donazione degli operai Aferpi

A PIOMBINO sciopero martedì prossimo, 3 aprile, dei lavoratori Aferpi-Piombino Logistics e Magona per ricordare i due lavoratori della Labromare morti nell'incidente avvenuto al porto industriale di Livorno. La Rsu Aferpi dietro indicazione di Fim, Fiom e Uilm hanno indetto uno sciopero di un'ora a fine di ogni turno e nei prossimi giorni i sindacati comunicheranno i dati del conto corrente che sta attivando la Rsu Labromare per chi decidesse di devolvere un aiuto alle famiglie dei lavoratori deceduti. Martedì 3 in Magona l'iniziativa sindacale sarà articolata in due ore: un'ora di sciopero a fine di ogni turno, escluso le zincature e servizi collegati (la verniciatura e servizi collegati faranno una fermata unica come previsto dalla sentenza del 1992); e un'ora di lavoro in donazione individuale alle famiglie dei lavoratori morti, che sarà versata sul conto corrente attivato dalla Rsu Labromare con la logica del silenzio assenso. Una solidarietà che si è

manifestata fin dalle prime notizie tragiche arrivate da Livorno. Purtroppo anche Piombino, in passato ha vissuto giornate terribili con incidenti mortali sul lavoro. E alla solidarietà espressa con le parole si aggiunge ora un atto concreto, sia per sollecitare attenzione ai temi della sicurezza, che per dare un contributo alle famiglie colpite.

LA TRAGEDIA IN PORTO OGGI LE AUTOPSIE. PARLA IL CAVALIER NERI

Operai uccisi nell'esplosione Scattano dieci avvisi di garanzia

■ Nel QN e alle pagine 2 e 3

TRAGEDIA IN PORTO

MERCOLEDÌ SCORSO L'ESPLOSIONE INTORNO ALLE 17.45 DI MERCOLEDÌ SCORSO LA VIOLENZA ESPLOSIVA AI DEPOSITI COSTIERI NERI CHIESE PROVOCÒ LA MORTE DI DUE OPERAI



DIECI INDAGATI

Avvisi di garanzia ai direttivi di 'Costieri' e 'Labromare'

E' UN'ANTICA abitudine: sempre *low profile*, in particolare con la stampa. Tanto che definimmo una volta Piero Neri, con ironico affetto, "la Sfinge". E comprensibile che, in questi giorni di dolore, tutta la famiglia Neri si chiuda ancor di più a riccio. «C'è un'inchiesta in corso - riusciamo a farci dire da un affranto cavaliere del lavoro Piero Neri - abbiamo fiducia che chiarisca le cause di questa tragedia. Per capire, per la memoria di quei due lavoratori, per tutti noi delle due aziende colpite». Punto.

C'È LA CONFERMA che l'avviso di garanzia da parte della magistratura abbia interessato tutti e due i consigli direttivi dei Costieri e della Labromare, dieci persone in tutto, come atto dovuto di fronte alla tragedia e ai due morti. Un passo importante sarà l'autopsia in programma per oggi sui corpi delle due vittime. I due poveretti erano

rimasti soli ad operare presso il serbatoio che è saltato, e nessuno ha visto come si sia innescata l'esplosione. L'autopsia potrebbe dare qualche risposta in più. Non aiuta nemmeno la fortuita coincidenza dell'allontanamento dell'addetto della sicurezza dei costieri pochi momenti prima dell'esplosione: al-

lontanamento consentito dalle normative, quindi senza alcuna influenza - sembra - su quanto avvenuto, salvo il fatto che se fosse rimasto con i due forse le vittime sarebbero state tre. Ma sono ipotesi, non certezze. Come sono ancora molteplici le ipotesi al vaglio degli esperti; tutte partendo dalla considerazione che in quarant'anni di attività - un'attività indubbiamente pericolosa, con margini di rischio mai sottovalutati - gli incidenti siano sempre stati pochi, controllati e mai mortali. Che vuol dire? Vuol dire che anche mettendo in conto l'eventualità dell'errore umano-

eventualità mai totalmente eliminabile là dove l'uomo opera - le procedure di sicurezza sono sempre state al primo posto nei protocolli dei Costieri.

NELLA GALASSIA delle imprese Neri del resto, il rischio sul lavoro è una costante: sui rimorchiatori, che spesso operano in interventi di salvataggio al limite della sopravvivenza, un cavo che si rompe può falciare a morte la gente; sui pontoni, con carichi sospesi e angolazioni di tiro sempre calcolate ma anch'esso con i loro margini d'imprevisto - la gente sa che una disattenzione di pochi attimi può essere fatale: e tanto di più sui Costieri, sulle cisterne che sono bombe traditrici specialmente quando svuotate e sature dei gas residui, sui "Supply Vessels" che operano con Castalia e per Castalia proprio a caccia di pericoli sul mare. Non è senza motivo che siano proprio i Neri ad aver vinto tutte le gare relative alla vigilanza e al controllo delle situazioni dove esistono possibilità di pericolo

- Segue -

reale: delegati con i propri mezzi e i propri uomini anche a tenere sotto controllo la piattaforma di degassificazione Olti offshore al largo della costa. Insomma, il pericolo è il loro mestiere: e l'addestramento perché non diventi la loro nemesis è, per quello che si sa, ossessivo e totale. Poi c'è l'uomo, che non è un

computer né un robot. E si può essere feroci nell'addestramento, ma c'è sempre l'uomo, con le sue zone d'ombra, che non sono necessariamente quelle di chi poi alla fine della catena paga con la vita. Scrisse una volta Miguel de Unamuno, grande filosofo spagnolo dell'ottocento: *Lo que naturaleza no da, Sal-*

manca no rende: ovvero, la più alta formazione, quella della pur celebre università di Salamanca, non può sostituire una natura umana che è portata a sbagliare. Rimane oggi, nel dramma, la necessità di capire: con chi, quando, dove e perché c'è stato un tragico errore che ha distrutto due famiglie e spalancato le porte di un inferno di dubbi in due aziende.
Antonio Fulvi



Atto dovuto

Gli avvisi di garanzia sono un atto dovuto di fronte alla tragedia e ai due morti. Oggi le prime risposte arriveranno dalle autopsie

Addetto-sicurezza

L'addetto della sicurezza dei costieri si era allontanato poco prima dell'esplosione: allontanamento comunque consentito dalle normative

Le perizie

Le due pm, Sabrina Carmazzi e Fiorenza Marrara hanno inviato gli avvisi per consentire a tutti di poter nominare consulenti di parte

PROFESSIONE PERICOLO

I Neri hanno vinto tutte le gare relative a controllo e vigilanza su situazioni di rischio reale



INCHIESTA Oggi sono previste le autopsie sulle salme di Nunzio Viola e Lorenzo Mazzoni, morti nell'esplosione del deposito 62



Escalation

E l'anno scorso 632 morti sul lavoro

CON I DUE morti nel bergamasco, salgono a 151 i lavoratori morti sui luoghi di lavoro nel 2018. Un numero notevolmente superiore rispetto ai 113 dello stesso periodo del 2017. L'anno scorso i morti sui luoghi di lavoro, secondo l'Osservatorio Indipendente di Bologna, sono stati 632



TENSIONE

Dopo la tragedia di Livorno ai depositi Costieri Neri nel giorno di Pasqua un altro dramma ha sconvolto l'Italia intera vista la morte di altri due operai in una ditta di mangimi a Treviglio

LA STRAGE ESPLODE AUTOCLAVE ALTRI DUE OPERAI UCCISI NEL BERGAMASCO Bollettino di guerra, 151 morti da inizio 2018

ALTRI due morti, dopo Nunzio e Lorenzo. Con i due operai deceduti nell'esplosione di un'autoclave nel serbatoio di una ditta per la lavorazione di sottoprodotti della macellazione avicola, a Treviglio nel bergamasco, salgono a 151 i lavoratori morti sui luoghi di lavoro nel 2018. Ad aggiornare costantemente il triste elenco è l'Osservatorio Indipendente di Bologna, che da dieci anni monitora gli infortuni mortali. Un numero notevolmente superiore rispetto ai 113 dello stesso periodo del 2017. L'anno scorso i morti sui luoghi di lavoro, sempre secondo l'Osservatorio, sono stati 632. Con venti morti è il Veneto la Regione che conduce la triste classifica, segue la Lombardia e poi Piemonte.

È Milano, con otto decessi la provincia con più morti sul lavoro, seguono due province venete, Treviso e Verona con sette morti.

NEL 2018 è il terzo caso di morti multiple: il 20 marzo due vigili del fuoco sono morti di Catania, mentre lunedì 28 marzo la tragedia delle morti bianche ha colpito ancora Livorno e il suo porto, con due dipendenti della Labromare, nell'esplosione del deposito 62 dei Costieri Neri. I due vigili del fuoco invece sono morti, ed altri due sono rimasti gravemente feriti, mentre stavano intervenendo sulla segnalazione di una fuga di gas in un appartamento nel centro storico di Catania.

Oggi le autopsie, poi i funerali Al lavoro per trovare l'innescò

A Pisa gli esami sui corpi delle vittime, domani le esequie

ALLE 9.30 di questa mattina verrà affidato l'incarico al medico legale dell'ospedale Santa Chiara di Pisa, a seguire poi prenderanno il via gli esami autopsici sui corpi di Nunzio Viola e Lorenzo Mazzoni, le due vittime dell'esplosione che mercoledì scorso ha fatto accartocciare la cisterna numero 62 del deposito Costieri Neri. I due operai, entrambi della Labromare, erano lì per quella che in più di un'occasione è stata definita «un'operazione di routine», ovvero la bonifica di una cisterna dopo che era stata svuotata di tutto il materiale infiammabile che vi era all'interno. Sabato scorso, proprio per consentire agli indagati di poter nominare un consulente di parte in tempo utile, sono stati inviati gli avvisi di garanzia.

L'AUTOPSIA sui due corpi avrà il compito di stabilire con esattezza le cause della morte dei due operai, e forse aiuterà anche gli investigatori a capire come mai i corpi delle due vittime sono stati trovati l'uno lontano dall'altro. Dalle immagini delle telecamere



SORRISI Lorenzo Mazzoni e, alle sue spalle, Nunzio Viola

posizionate, infatti, si vede la terribile esplosione ma non gli operai mentre sono al lavoro in prossimità del bocchettone della cisterna. Gli investigatori, nonostante le festività Pasquali, stanno lavorando sodo per rispondere agli interrogativi della procura che ha sul tavolo un fascicolo aperto per omicidio colposo plurimo. Gli inquirenti dovranno capire e ricostruire la

dinamica che ha portato all'innescò fatale, quello che ha scatenato l'esplosione del serbatoio. L'ipotesi di una scintilla è emersa nelle prime ore dopo la tragedia, così come quella di un urto o di una scarica dovuta ad un cellulare acceso. Ma anche la caduta di un mazzo di chiavi, o il chiudersi di una cerniera. E poi c'è l'esplosimetro e le condizioni di manutenzio-

ne del silo, altri elementi che dovranno essere verificati. Tutte ipotesi, che troveranno riscontro una volta che saranno analizzati e reperiti i materiali trovati sul posto. Se le autopsie verranno completate nella giornata di oggi su entrambi i corpi delle vittime in serata arriverà il nulla osta della magistratura per poter riconsegnare le salme alle famiglie, in maniera tale da procedere all'organizzazione dei funerali che potrebbero svolgersi già nella giornata di domani.

PROPRIO in occasione delle esequie il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, e quello di Collesalvetti, Lorenzo Bacci, hanno già disposto il lutto cittadino. Per l'intera giornata verranno esposte bandiere a mezz'asta e le attività commerciali in concomitanza con l'inizio delle esequie abbasseranno le serrande per un minuto in ricordo di Lorenzo e Nunzio. Alla cerimonia funebre parteciperà anche il Gonfalone della città di Livorno, ovviamente listato a lutto.

Paolo Biagioni

- Segue -



Hanno detto



ELISABETTA ALBERTI CASELLATI
Presidente Senato

Ormai è una tragedia quotidiana. La morte di due operai, entrambi padri di famiglia, per l'esplosione di un'autoclave in un'azienda di Treviglio, ripropone a distanza di pochi giorni dall'incidente al porto industriale di Livorno, un tema che la politica ha il dovere di affrontare con urgenza: quello delle morti bianche



SUSANNA CAMUSSO
Segretario Cgil

«Il 2018 si sta dimostrando un anno davvero molto preoccupante: credo che non abbiamo precedenti di una concentrazione così grande di incidenti sul lavoro, che in vari casi hanno anche sfiorato una strage. Il continuo ripetersi di incidenti così gravi segnala la presenza di problemi, evidentemente di disinvestimento sulle questioni della sicurezza



ROBERTO FICO
Presidente Camera

Il mio pensiero va alle famiglie delle due persone morte in seguito a un'esplosione in un'azienda a Treviglio e a quelle dei due operai morti al porto di Livorno qualche giorno fa. In un Paese civile non si deve morire mentre si fa il proprio lavoro

Operai morti, ecco gli indagati

Avvisi di garanzia ai vertici di due società: i dieci nomi ■ LAZZOTTI DI CRONACA

TRAGEDIA IN PORTO » L'INCHIESTA

Morte dei due operai ecco chi sono i 10 indagati

Avviso di garanzia per Corrado Neri, presidente del Cda di Labromare
Piero e Tito Neri iscritti come amministratori della "Depositi Costieri"

di Federico Lazzotti
LIVORNO

Ci sono alcuni degli imprenditori portuali più importanti di Livorno tra i dieci indagati per la morte di **Lorenzo Mazzoni**, 25 anni, e **Nunzio Viola**, 52, i due operai scomparsi mercoledì scorso a causa dell'esplosione della cisterna che stavano pulendo - la numero 62 della Neri Depositi Costieri - dai residui di acetato di etile, un solvente altamente infiammabile.

A cominciare da **Corrado Neri**, 49 anni, indagato in qualità di presidente del consiglio di amministrazione di Labromare, società per la quale lavoravano le vittime. Oltre all'imprenditore nato a Pisa, sabato pomeriggio al termine di un lungo summit con tutti gli investigatori in via Falcone e Borsellino, dalla Procura sono partiti altri nove avvisi di garanzia. Per tutti l'accusa è quella di omicidio colposo plurimo.

Un atto dovuto in vista dell'autopsia di oggi all'ospede

dale Santa Chiara di Pisa che da un lato permetterà agli indagati di nominare un consulente di parte che seguirà gli esami, ma che a livello investigativo, circoscrive le ipotesi di reato al datore di lavoro e ai vertici della colosso dove è avvenuta la tragedia.

Per quello che riguarda la Labromare, società che dal 1980 esegue operazioni di pulizia delle cisterne, nel registro degli indagati sono finiti altri cinque nomi. A cominciare dai tre amministratori delegati che fanno parte del cda rinnovato a giugno dello scorso anno. Si tratta di **Alberto Cattaruzza**, 52 anni, triestino, **Corrado Neri**, 43 anni, cugino del presidente, e **Giacomo Garavone**, 37, residente a Genova. Inoltre gli investigatori, coordinati dalle pubbliche ministero **Sabrina Carmazzi** e **Florenza Marrara**, hanno individuato possibili responsabilità a carico di **Massimo Nicotia**, 45 anni, in qualità di procuratore speciale e direttore generale della società con delega a rappresentare Labromare - si legge nella visura camerale - «per l'osservanza del-

le procedure di sicurezza» e soprattutto per «vigilare, con cura e diligenza, affinché venga garantito che gli impianti vengano gestiti in piena conformità». E **Riccardo Figaro**, 54 anni, anche lui in qualità di procuratore speciale responsabile «della bonifica e degasificazione di serbatoi con gas inerte di navi e alla bonifica di serbatoi». Dunque proprio l'attività che stavano svolgendo i due dipendenti scomparsi.

Quattro, invece, i rappresentanti della Neri Depositi Costieri finiti nel registro degli indagati. Anche in questo caso la scelta degli investigatori è caduta su tutto il consiglio di amministrazione e sul procuratore speciale.

Tre gli amministratori coinvolti: **Piero Neri**, 73 anni, in qualità di presidente del consiglio di amministrazione, **Tito Neri**, 75, amministratore delegato dal luglio dello scorso anno e **Piero Orsini**, 75, consigliere con la carica di responsabile tecnico della spa a partire dal 2000. Oltre a loro c'è anche **Francesco Volpi**, 51

anni, in qualità di procuratore speciale. E soprattutto perché nello statuto societario compare come responsabile «di tutte le attività lavorative, industriali e produttive che si svolgono nello stabilimento sociale».

Intanto proseguono le indagini (condotte da vigili del fuoco, polizia, polmare, capitaneria di porto e Asl) per arrivare a stabilire le cause dell'esplosione che ha causato la morte dei due operai.

Per il momento sono ancora molte le ipotesi sulle quali stanno lavorando gli investigatori: un cellulare lasciato acceso, un utensile di un materiale diverso da quelli in bron-

zo e ottone - anti scintilla - individuati in quell'ambiente di lavoro.

Difficile pensare che l'autopsia affidata a dottor **Marco Di Paolo** riuscirà a risolvere completamente i dubbi. Ma almeno al termine degli esami, le salme saranno riconsegnate alle famiglie che potranno fissare la data dei funerali.

CRIPRODUCIBILITÀ RISERVATA

Attrattività. La Regione vara la Zona economica speciale e Aponte vuole investire

Zes e Msc, due carte per Gioia Tauro

gioia tauro Che sia la volta buona per il rilancio del sistema portuale di Gioia Tauro? Da un lato la giunta regionale ha approvato il piano di sviluppo strategico della Zes (Zona economica speciale); dall' altro il gruppo Msc manifesta a più riprese l' intenzione di investire sul porto calabrese dove già opera nel traffico container. Il piano di sviluppo regionale prevede incentivi, agevolazioni fiscali, deroghe normative, così come previsto dal Decreto Sud varato dal Governo lo scorso agosto. Un progetto pronto da mesi, quello calabrese, che ha ispirato la norma generale e ha orientato in materia la Commissione europea.

«Questo piano costituisce insieme ai contratti di sviluppo e al regime di aiuto previsto nelle aree di crisi dalla legge 181 un sistema poderoso per recuperare il divario storico della regione con il resto del Paese - spiega l' assessore regionale alla logistica e al sistema portuale Francesco Russo - È il momento di far sapere alle imprese che si può scommettere sulla Calabria». Così ha fatto Hitachi Rail Italy Spa, ad esempio, firmando un accordo di sviluppo di rilevanza strategica, "Inspire the future", che prevede la crescita dello stabilimento di Reggio Calabria e 50 nuove assunzioni.

Incentrata su Gioia Tauro (mille ettari disponibili tra porto e area industriale), la Zes integra ulteriori aree della Calabria: sono coinvolte le aree portuali di Vibo, Crotone, Corigliano, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, quelle aeroportuali di Lamezia, Crotone e Reggio Calabria e quelle industriali vocate. Complessivamente 2.476 ettari, che saranno organizzati secondo il modello delle aree produttive ecologicamente attrezzate (Apea), con infrastrutture e sistemi in grado di garantire la tutela di salute, sicurezza e ambiente.

«Dopo decenni finalmente - dichiara il presidente della Regione Mario Oliverio - la Calabria si dota di uno strumento di sviluppo che aprirà concrete opportunità per il sistema delle imprese, l' occupazione e il territorio».

L' obiettivo è attrarre capitali, soprattutto esteri, e favorire l' insediamento delle imprese. In particolare quelle che operano nei settori dell' agroalimentare (comparto che caratterizza l' area di Cosenza), del manifatturiero (Vibo Valentia), dei trasporti e del magazzinaggio (Reggio Calabria).

Le nuove prospettive sembrano arrivare al momento giusto per spingere Gianluigi Aponte, presidente di Msc - seconda compagnia di gestione di linee cargo nel mondo - presente a Gioia Tauro con il 50% di Mct (società terminalista del gruppo Contship), a rinnovare l' interesse all' acquisizione del 100% del

porto calabrese per raddoppiarne i volumi. Nel 2017, movimentati nello scalo gioiese il 23% dei complessivi 10,67 milioni di teu (unità di misura pari a container da 20 piedi) dei porti italiani, come riportato in un recente articolo de Il Sole 24 ore.

LE PROSPETTIVE

2.476 ettari L' estensione della Zes Incentrata su Gioia Tauro (mille ettari disponibili tra porto e area industriale), la Zes integra ulteriori aree della Calabria: sono coinvolte le aree di Vibo, Crotona, Corigliano, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, Lamezia, Crotona e Reggio Calabria 50% La quota di Msc nel terminal La società di Aponte sarebbe pronta a investire ulteriormente per sviluppare i traffici del porto di Gioia Tauro.

Malumori per lo spostamento della sede

Agenzia delle Dogane Si infiamma la polemica

Pizzimenti (Fi) e il presidente del Parco, Bombino, protestano

Continua a montare la polemica sul trasferimento della sede della Direzione regionale per la Calabria e la Basilicata dalla Città Metropolitana di Reggio a Catanzaro. A replicare in maniera secca alle recenti affermazioni del primo cittadino del capoluogo di regione Sergio Abramo è stato Nuccio Pizzimenti, esponente di Forza Italia della Città Metropolitana. «Caro sindaco Abramo - ha scritto - è incomprensibile quanto apprendo dagli organi d'informazione: non ci può essere campanilismo quando si tutelano i cittadini su entità che sono e devono rimanere sul territorio. Anche la recente sentenza del Consiglio di Stato ha riconosciuto idonea Reggio Calabria quale sede della Direzione Regionale e sicuramente per analogia lo stesso Consiglio di Stato non può essere tacciato di campanilismo, essendo l'organo della giurisdizione amministrativa».

Il forzista rammenta ancora che «la proposta avanzata dal presidente del Comitato di Gestione dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Giovanni Kessler oltre ad essere penalizzante per Reggio non è assolutamente funzionale alla riorganizzazione dell' Agenzia, in quanto non ha concrete motivazioni giuridiche, logistiche e organizzative, il tutto è legato ai soliti interessi che vanno contro la Città Metropolitana di Reggio Calabria».

L' intervento di Pizzimenti segue quello del presidente del Parco Nazionale dell' Aspromonte. «Il trasferimento è stato presumibilmente favorito da interessi non legati al bene della collettività intervenuti in fase di scrittura del nuovo atto organizzativo. Tutto ciò deve essere contrastato oggi con il forte impegno di chi deve tutelare la sede di Reggio Calabria, creando così le premesse affinché non abbia luogo l' ennesima spoliazione ai danni della nostra città - ha aggiunto Bombino -. Altrimenti, ancora una volta, una politica disattenta ed indolente, finirebbe per agitarsi quando il bene è stato ormai sottratto, senza di fatto ottenere proficui risultati" ha spiegato il Presidente Bombino.

Secondo Bombino «appare alquanto irrazionale, poi, immaginare una tale distanza tra gli Uffici della Direzione Regionale e i diversi organismi che con essa hanno un rapporto di funzionalità, quali ad esempio l' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro e della Calabria, la Direzione Marittima di Reggio, l' Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera e Servizi Territoriali di Assistenza Sanitaria al personale navigante e aeronavigante e l' Ufficio Veterinario per gli adempimenti comunitari e posti di ispezione frontalieri, gli

Uffici Cites per la salvaguardia delle specie a rischio estinzione, oltre alla Prefettura di Reggio e alla Procura della Repubblica di Palmi che, per la presenza del Porto di Gioia Tauro, più spesso interloquiscono con i vertici regionali dell' Agenzia delle Dogane. È davvero arduo immaginare che la Direzione Regionale Calabria possa collocarsi lontano dal luogo in cui ruota l' azione amministrativa e operativa regionale».

Si punta a prevenire "illecite intrusioni" nelle aree interne

Porto di Gioia, via alla verifica dei sistemi di sicurezza

L' Authority ha disposto un accertamento sulla consistenza tecnico-funzionale della recinzione perimetrale

Pasquale Loiacono SAN FERDINANDO L' **Autorità portuale** ha affidato ad una società specializzata, con determina del segretario generale, la verifica dei sistemi di security del porto, al fine di prevenire illecite intrusioni nelle **aree portuali**.

Nei giorni scorsi sarebbero giunte, infatti, alla Port authority di Gioia Tauro alcune "segnalazioni da parte dei soggetti deputati alla vigilanza e controllo dell' **ambito portuale**, di danneggiamenti alla recinzione **portuale** e di furti subiti da aziende operanti all' interno dell' area".

L' Ufficio tecnico competente, diretto dall' ing. Saverio Spatafora, dopo aver constatato a seguito di sopralluogo che la recinzione **portuale** risultava manomessa ed averne prontamente ripristinato l' integrità, ha deciso con urgenza di affidare la "Verifica della consistenza tecnico-funzionale dei sistemi di security a protezione del porto di Gioia Tauro" alla società I&SI SpA di Roma.

L' intervento tecnico prevede un corrispettivo pari ad 8.255,93 euro (Iva compresa) di cui 6.767,16 per il servizio di verifica. L' Authority ha ritenuto di dover intervenire con immediatezza, al fine di ripristinare al più presto l' operatività e la sicurezza lungo la recinzione perimetrale del porto.

Data l' estrema urgenza e la possibilità di procedere all' individuazione dell' affidatario dei lavori consultando un solo operatore, la Port authority ha fatto ricorso alla procedura negoziata, tramite affidamento diretto, assegnando l' incarico all' unico operatore presente in porto che potesse assicurare i mezzi idonei all' intervento e l' immediata disponibilità.

In precedenza, un' altra recente segnalazione, da parte della Guardia di Finanza e della società Port Security, ha riguardato lo stato di alcune sbarre delle barriere automatiche delle corsie di ingresso ed uscita del gate del porto, che risultavano divelte e pertanto non utilizzabili. A seguito di sopralluogo tecnico, la stessa **Autorità portuale** ha rilevato l' esigenza di procedere alla sostituzione di almeno tre delle barre stesse, oltre all' installazione di un comando a distanza per l' apertura di una barriera nella

corsia principale ed ha affidato, pertanto, alla ditta Alda di Polistena la fornitura e il montaggio delle sbarre presso il varco di accesso all' **area portuale**.

A Cagliari un convegno per la Sardegna “green”

CAGLIARI – La Sardegna può essere la cavia di un sistema di energia affidato prioritariamente al GNL. Perché è un’isola che non ha fonti proprie “green” se non minimali – idroelettrico in primis – e perché i suoi consumi di carburanti “sporchi”, gasolio in particolare, sono al doppio della media europea procapite.

La scommessa del GNL, per la quale si sta già impegnando il complesso di Oristano, sarà al centro di un convegno (“Sardegna leader del GNL nel Mediterraneo”) indetto a Cagliari dal 12 al 13 aprile nell’ambito di Conferenza GNL. Che sottolinea come il grande hub programmato a Oristano dovrà necessariamente essere integrato da una rete di piccoli depositi, per assicurare i rifornimenti anche e specialmente al trasporto stradale pesante, ma anche a quello marittimo minore. L’esempio della Spagna, che sta usando il gas naturale liquefatto anche nelle reti cittadine, per la Sardegna è copiare e sviluppare: con il vantaggio che l’isola ha dati certi sui consumi energetici, e quindi è possibile calibrare le forniture di GNL alla Sardegna con margini di rischio infinitesimi.

Come tutti i settori dell’economia – sottolinea Conferenza GNL – anche l’energia sta affrontando una complessa e in parte incerta transizione. Peraltro le grandi infrastrutture energetiche hanno in media un tempo di vita utile che supera i 40 anni: ma con il GNL si va sul sicuro perché le pompe di calore, il teleriscaldamento, la geotermia ed altri sistemi sono assai più indietro rispetto al gas.

Pasqua: a sorpresa 1200 crocieristi sbarcano a Cagliari

Arrivata stamattina da Piombino la Marella Spirit

CAGLIARI, 1 APR - Pasqua a sorpresa in compagnia dei crocieristi. Non era in calendario, ma Cagliari questa mattina si è risvegliata con i milleduecento ospiti della Marella Spirit in giro per il Largo, piazza Yenne, via Manno. Una visita inaspettata: la nave arriva da Piombino e si tratterà in città sino al pomeriggio.

Un buon avvio di aprile. Anzi per le crociere a Cagliari il bello comincia proprio adesso. Le toccate nel sud Sardegna, dall'inizio del 2018, finora erano state appena cinque. Ma aprile sarà il mese del boom. Previste, a parte l'approdo di oggi, ben quindici visite. Si riprende il 3 con la Msc Divina e si prosegue sabato con la Seven seas Explorer. Ancora Msc Divina, presenza fissa di aprile, martedì prossimo. Poi mercoledì la Norwegian Spirit e venerdì la Carnival Horizon. Ma il clou sarà martedì 17 aprile con quattro navi contemporaneamente nel porto di Cagliari: la solita Msc Divina, la sorella Msc Opera, la Carnival Horizon e la Primsendam. Tutto questo con un'invasione di oltre diecimila turisti.

Nei giorni successivi a Cagliari anche Aurora, Viking Sun e Queen Victoria. Ma in mezzo c'è anche un'altra giornata calda- martedì 24 aprile- con tre navi in porto, le due Msc più la Carnival Horizon per un totale di quasi diecimila passeggeri.

La Sicilia fa squadra



(da sx) Andrea Annunziata, Antonino De Simone e Pasqualino Monti.

MESSINA – Mercoledì scorso a Messina, nella sede dell’Autorità Portuale, il commissario straordinario dell’Authority portuale Antonino De Simone ha ospitato i presidenti delle Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del Mare di Sicilia occidentale, rispettivamente Andrea Annunziata e Pasqualino Monti. L’incontro è avvenuto – dice una nota da Messina – in un momento particolare per la portualità nazionale, alle prese con l’avvio della riforma della governance delle nuove Autorità di Sistema portuale. I presidenti Annunziata e Monti – continua la nota – “hanno voluto onorare la città di Messina scegliendo proprio la sede della sua Autorità per la sottoscrizione di un importante protocollo d’intesa tra le tre principali realtà portuali siciliane”.

La firma del protocollo, che corrisponde all’avvio di una più proficua e costante collaborazione tra i tre porti, ha innanzitutto lo scopo di agevolare lo scambio di buone prassi e la tutela dell’interesse specifico della portualità siciliana in generale, ovvero, la necessità di stare insieme e di lavorare sinergicamente con una “strategia comune”. La finalità è lo sviluppo dei traffici marittimi, unitamente alla valorizzazione delle ZES e allo sfruttamento delle opportunità offerte dalla Comunità europea, per un “dovuto riconoscimento a livello nazionale del ruolo rivestito dalle realtà siciliane”.

La richiesta ufficiale del movimento CapitaleMessina che invita anche l'intera deputazione a fare pressing per la modifica del decreto Delrio

Tutela dell' **Autorità portuale**, i candidati a sindaco si pronuncino

Il 29 marzo 2017, nel corso di un incontro nel foyer del Teatro Vittorio Emanuele, il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture in carica, Graziano Delrio, liquidava in poche battute una delle questioni cruciali per il presente e il futuro di **Messina**: la tutela dell' autonomia dell' **Autorità portuale**. Una scelta ostinata, quella del ministro che ha ideato l' accorpamento di **Messina** e Milazzo con i porti della Calabria, mai riveduta e corretta neppure alla luce dei numeri inoppugnabili e della sollevazione di quella parte di città che non si vuole rassegnare ad assistere alla vendita di tutti gli "asset" del nostro territorio. Delrio probabilmente è stato tra le cause del tracollo del Centrosinistra a **Messina**, che sarebbe letteralmente sparito se non avesse tamponato l' emorragia la componente che fa capo all' ex rettore Pietro Navarra e al deputato regionale Franco De Domenico.

A ricordare quell' incontro di un anno fa è il vicepresidente di CapitaleMessina, Gianfranco Salmeri: «Un anno dopo, grazie alla tenace resistenza di un fronte sociale con la Gazzetta capofila, l' accorpamento con Gioia Tauro non si è compiuto e l' **Autorità portuale** peloritana esiste ancora. Sempre il 29 marzo, ma di quest' anno, leggiamo sul quotidiano locale

dell' intesa siglata a **Messina** tra le tre **Autorità portuali** siciliane, Palermo, Catania e **Messina**, propedeutica ad una azione coordinata e sinergica di gestione del sistema dei porti isolani.

Ed ovviamente la scelta della sede di **Messina** per la firma del protocollo non è stata casuale, si tratta di un segnale politico preciso: è opinione condivisa che la nostra **Authority** debba restare in Sicilia. E nelle stesse pagine del giornale cittadino del 29 marzo si apprende del finanziamento di 26 milioni per il restyling del porto storico, risorse intercettate grazie all' intraprendenza della dirigenza dell' **Authority** cittadina. A questi vanno aggiunti i recenti investimenti dell' **Autorità portuale** per oltre 31 milioni per il cofinanziamento dell' ammodernamento della via Don Blasco, e per progetti per il recupero dell' area Stazione Marittima-S.Cecilia.

Questo ad ulteriore conferma, semmai ce ne fosse bisogno, dell' importanza vitale di una **Autorità portuale** autonoma per lo sviluppo del territorio. È indispensabile a questo punto - insiste Salmeri -

intraprendere una efficace interlocuzione politica col futuro Governo nazionale, perché si modifichi il decreto Delrio con l' inserimento della sedicesima **Autorità portuale** di Sistema, quella dello Stretto, con Villa e Reggio Calabria se è possibile, altrimenti da soli, perché i numeri del nostro sistema **portuale** lo consentono. Sarebbe importante che tutta la squadra dei parlamentari **messinesi** a Roma agisse in sinergia, così come è stato all' Ars sul tema delle Zes, per ottenere il risultato dell' autonomia del sistema dei porti **messinesi**. D' altro canto tale posizione politica è largamente maggioritaria.

Ma non bisogna trascurare il livello politico locale. CapitaleMessina chiede ufficialmente che i principali candidati alla carica di primo cittadino, dicano forte e chiaro come la pensano sull' argomento».(l.d.)

L' **Autorità portuale** ha superato il lungo stallo

Banchina XX Luglio, si riparte Approvata la perizia di variante

Via libera dall' assessorato regionale Infrastrutture, inserite anche le somme

Milazzo «L' **Autorità portuale** ha sbloccato la questione relativa alla perizia di variante della banchina XX Luglio inserendo anche le risorse necessarie. Per la ripresa dei lavori stiamo definendo solo il rapporto con la ditta onde evitare di andare incontro ad ulteriori problemi». Il commissario dell' **Autorità portuale**, **Antonino De Simone**, sgombra ogni dubbio circa eventuali difficoltà burocratiche legate al riavvio delle opere, ferme ormai da quasi due anni, per la realizzazione del prolungamento del porto commerciale e spiega che la mancata ripresa dei lavori è legata ad una questione di rapporto con la ditta che avrebbe subito, anche sotto il profilo economico, le conseguenze del lungo stop.

De Simone ha confermato che è stato trasmesso all' **Autorità portuale** il decreto del dirigente generale dell' assessorato regionale Infrastrutture e mobilità con il quale si approva la perizia di variante e suppletiva predisposta dall' **Autorità portuale** a seguito dell' intoppo sorto durante i lavori di riempimento dello specchio d' acqua e l' ente messinese ha messo a disposizione oltre un milione di euro per consentire di portare a compimento quanto previsto nella perizia. «Avremmo potuto iniziare già il mese scorso - aggiunge **De Simone** - ma stiamo discutendo con l' impresa "Fratelli Scuttari" di Chioggia, modalità e tempi per

completare un' opera che ha impegnato sino ad ora 10 milioni di euro».

Il commissario ribadisce che la perizia di variante e la successiva revisione sono nate a seguito della necessità di minimizzare i volumi di escavo considerato che la soluzione originaria dei cassoni comportava la necessità di imbasamento degli stessi.

Pertanto il passaggio alle palancole avrebbe permesso di minimizzare tali quantità. E ciò perché in tutti questi anni la discarica originariamente individuata (Valdina) in progetto, era stata nel frattempo chiusa e per conferire il materiale scavato ad altra discarica in possesso delle necessarie **autorizzazioni**, i costi sarebbero lievitati tantissimo. La perizia ha riguardato solo le caratteristiche costruttive della banchina lasciando invariato tutto il resto.

Non resta dunque che attendere e sperare, partendo da un dato certo che peraltro sembrava scontato

dopo le ultime vicissitudini: anche il 2018, così come era stato il 2017, non sarà l' anno del definitivo completamento del porto. Considerato che il progetto di ampliamento dello scalo risale al 1990 (primo finanziamento erogato dall' assessorato regionale ai Lavori pubblici grazie al mai abbastanza rimpianto onorevole Pino Merlino), siamo vicini al "trentennale" di lavori in corso.(g.p.)

Nuovo pontile industriale a Messina

MESSINA—L'Autorità portuale di Messina ha festeggiato un'altra data storica per la portualità e le opere pubbliche del suo compendio. Il 22 marzo infatti il commis-

sario De Simone, unitamente ai rappresentanti della Duferdofin e dell'impresa Ricciardello che realizzerà i lavori, ha inaugurato, alla presenza dell'arcivescovo di Messina monsignor Giovanni Accolla, delle Autorità locali e della stampa l'apertura del cantiere per la realizzazione del nuovo pontile industriale di Giammoro.

"La gestazione tecnica e amministrativa è stata complessa, ma sono orgoglioso finalmente di dare l'avvio ad un'opera di circa 25 milioni di euro, fortemente voluta e da lungo tempo attesa, che porterà certamente grandi benefici economici, occupazionali e di sviluppo a tutto il compendio territoriale", ha dichiarato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina dottor Antonino De Simone.

La realizzazione del nuovo pontile in località Giammoro, programmata nell'ambito del sistema di investimenti ed incentivazioni finanziarie comunitarie, nel P.O.R. Sicilia, fino al 1999 e, successivamente, in Agenda 2000, costituisce la concretizzazione di

un intervento strategico volto a raggiungere l'obiettivo di creare un'infrastruttura portuale a servizio dell'area industriale locale. L'opera, compreso il raccordo viario e ferroviario tra il nuovo pontile e le infrastrutture esistenti, è stata seguita dal Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia-Calabria, Ufficio 4°, Opere Marittime Sicilia e fondamentale è stato, soprattutto, l'intenso impegno nell'ultimo periodo del Provveditore professor ingegner Donato Carleo per consentire l'avvio dei lavori.

Le opere inerenti la costruzione del nuovo pontile industriale in località Giammoro consistono brevemente in:

Demolizione e rifacimento del cavalcavia esistente, che sarà costituito da n. 2 campate della lunghezza di circa 21.00 m ciascuna. Sul lato est dell'impalcato si prevede la predisposizione per la futura sede ferroviaria (da realizzare con successivo appalto) avente ingombro netto di 4.30 m. Sul lato Ovest sarà invece realizzata la carreggiata stradale per una larghezza netta di 7.00 m.

Realizzazione del pontile di raccordo a partire dal cavalcavia di Strada Industriale fino alla batimetrica -9.00 m sotto il l.m.m.,

per uno sviluppo di 248.60. Come per il tratto precedente, sul lato est del pontile si prevede la predisposizione della sede ferroviaria (da realizzare con successivo appalto) mentre il lato Ovest sarà percorribile dagli automezzi per il carico-scarico merci per mezzo di una carreggiata stradale di larghezza netta di 7.00 m.

Realizzazione della piattaforma di attracco per uno sviluppo di 183.37 m e larghezza di 32.00 m, anch'essa a giorno, dalla batimetrica -9.00 m alla batimetrica -25.00 m sotto il l.m.m.. Lungo i due lati di accosto saranno realizzati, con successivo appalto, i binari per la movimentazione delle gru e, nella zona centrale n. 2 binari ferroviari.

Realizzazione del tratto terminale, denominato pontile di ancoraggio, dello sviluppo di 30.00 m, sul quale troveranno collocazione le bitte di ancoraggio, sarà fondato su pali aventi diametro 1500 e si estenderà su fondali variabili da -25.00 m alla -27.00 m. sotto il l.m.m. Su tale tratto saranno collocate n. 2 bitte per ogni lato di accosto del tiro nominale di 100 t.

Il pontile, attraverso il nuovo cavalcavia su Strada Industriale, sarà raccordato a terra con la viabilità esistente tramite un rilevato avente altezza variabile da 5.50 m a 3.00 m. Tale viabilità di raccordo avrà una lunghezza di circa 250 m e sarà costituita da un'unica carreggiata (a due corsie, una per senso di marcia) della larghezza totale di 6.00 m. Nello spazio compreso tra la radice del collegamento a terra e il rilevato verrà realizzato un piazzale per il parcheggio di automezzi della superficie di circa 6.300 m².

WATERFRONT

"Inizio dei lavori entro il 2022"

CATANIA - L' assessore all' Urbanistica Salvatore Di Salvo e **Andrea Annunziata**, presidente dell' Autorità portuale della Sicilia orientale, hanno illustrato nei giorni scorsi il bando di concorso internazionale di idee per un masterplan di riqualificazione del waterfront e delle zone di interazione della città con il Porto e la Ferrovia nel corso di un incontro organizzato dal Lions Club Catania Nord, introdotto dal presidente, Beniamino Biondi. Il progetto del Comune, condiviso con l' Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto, è finalizzato alla realizzazione del nuovo waterfront.

Comune, Autorità e Capitaneria hanno condiviso la necessità di dotarsi di uno strumento di pianificazione di massima, a livello di masterplan, che identifichi le principali componenti urbanistiche, paesaggistiche, architettoniche e funzionali dell' area che va da Piazza Europa (porto Rossi) fino al faro Biscari, passando per piazza dei Martiri e la ex cemeniteria. Punti critici, questi ultimi, perché in essi ricadono i principali punti di contatto fra la città, la rete ferroviaria e il porto, una "anomalia urbanistica" comprendente quartieri residenziali degradati, impianti industriali dismessi, che occorre sanare.

"L' obiettivo del concorso di idee - ha spiegato Di Salvo -, che premierà la più interessante con centomila euro, è proprio la definizione di strategie, indirizzi progettuali su scala urbana e territoriale per la riqualificazione del waterfront cittadino e portuale in relazione al contesto territoriale. Tutto questo nel rispetto dei caratteri intrinseci dei valori storico, artistico e culturale dell' area. Si prevede che i lavori possano essere cominciati entro il 2022 e completati entro il 2028".

Annunziata ha elogiato Catania come una delle più belle "marine" d' Italia e ha esaltato l' iniziativa di un waterfront moderno, sicuro, al passo con i tempi. Dopo aver sottolineato che le Zes (Zone Economiche Speciali) attirano investimenti, ha ricordato come l' intervento sulla "mantellata" non solo metterebbe in sicurezza il Porto ma consentirebbe a catanesi e visitatori la possibilità di usufruire di una passeggiata a mare di circa un chilometro e mezzo che poche città al mondo posso vantare. "Nel contempo - ha aggiunto - si creerebbe un molo adeguato all' ormeggio dei mega yacht in modo da potere dare accoglienza a un turismo d' elite".

Porti: Pesaro, Ricci, lo scalo rinasce con il cantiere Rossini

Ceo Lisa Group, 20 operai al giorno per costruire il più bello

PESARO, 31 MAR - Rinasce il porto di Pesaro con un cantiere. Lo specchio d'acqua chiuso da palancole infisse per otto metri sul fondo del porto, nell'area del vecchio scalo di alaggio, per uno sviluppo lineare di 140 metri. "Venti operai al lavoro, dieci ore al giorno, per costruire il cantiere più bello", ha scandito Stewart Parvin, il ceo di Lisa Group, società proprietaria del Cantiere Rossini che farà ripartire lo scalo. Il 'disegno' convince il sindaco Matteo Ricci "sempre più soddisfatto: da declino a rinascita e sviluppo del porto".

"Ricordo bene - ha detto durante un sopralluogo nell'area - le facce degli operai dopo la chiusura del Cantiere navale. C'era grande amarezza, soprattutto per loro. Pensavano che il porto non avesse più futuro. Fino a quando abbiamo incontrato persone che volevano investire davvero: siamo stati fortunati, lo abbiamo capito subito". Per il sindaco è "un progetto serio, strategico, adatto alla nostra idea del Portobello: un porto commerciale, ma anche "attraattivo sul lato turistico".

Assoportri lancia “I porti verdi” / IL DOCUMENTO

Genova - Il documento dell'associazione degli scali italiani.
D'Agostino: «Sostenibilità ambientale è tema



Genova - In questi giorni Assoportri ha lanciato il documento “I porti verdi – Stato dell’Arte, parametri di riferimento e prospettive” , in seguito a quanto già illustrato dal presidente dell’Autorità di Sistema del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, nel corso dell’Assemblea Programmatica dell’Associazione lo scorso dicembre. **Il documento traccia un piano d’azione in tema ambientale, riferendosi ad una necessaria analisi da farsi sulle policy dell’Unione Europea oltre a quelle nazionali e sulle tendenze attuali, per poi passare alle proposte pratiche.**

«La sostenibilità ambientale per chi lavora nei porti è un tema da affrontare quotidianamente» ha commentato il Presidente di Assoportri, Zeno D’Agostino «come Autorità di Sistema Portuale siamo preposti a trovare le migliori soluzioni per ridurre al massimo l’impatto ambientale dei nostri porti sui territori circostanti. **Come Assoportri, abbiamo condiviso in sede di Assemblea degli associati, di partire con l’elaborazione di dettaglio di questo tema prima degli altri, proprio per la sua rilevanza.** Sono molto soddisfatto di questo lavoro e adesso attendiamo i primi risultati di un monitoraggio che è previsto nel documento per poter portare avanti iniziative specifiche».

Assoporti: partita la prima analisi sulle azioni da intraprendere in tema di Porti Verdi

(FERPRESS) – Roma, 30 MAR – In questi giorni Assoporti ha lanciato il documento “I porti verdi – Stato dell’Arte, parametri di riferimento e prospettive”, in seguito a quanto già illustrato dal Presidente dell’Autorità di Sistema del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, nel corso dell’Assemblea Programmatica dell’Associazione lo scorso dicembre.

Il documento traccia un piano d’azione in tema ambientale, riferendosi ad una necessaria analisi da farsi sulle policy dell’Unione Europea oltre a quelle nazionali e sulle tendenze attuali, per poi passare alle proposte pratiche.

“La sostenibilità ambientale per chi lavora nei porti è un tema da affrontare quotidianamente, “ ha commentato il Presidente di Assoporti, Zeno D’Agostino, “ come Autorità di Sistema Portuale siamo preposti a trovare le migliori soluzioni per ridurre al massimo l’impatto ambientale dei nostri porti sui territori circostanti. Come Assoporti, abbiamo condiviso in sede di Assemblea degli associati, di partire con l’elaborazione di dettaglio di questo tema prima degli altri, proprio per la sua rilevanza. Sono molto soddisfatto di questo lavoro e adesso attendiamo i primi risultati di un monitoraggio che è previsto nel documento per poter portare avanti iniziative specifiche.”

[Il documento è disponibile sul sito dell’Associazione](#)

Le analisi da intraprendere in tema di Porti Verdi

Il documento fa seguito ad uno degli interventi dell'Assemblea di Assoport



ROMA –In questi giorni Assoport ha lanciato il documento “I porti verdi – Stato dell’Arte, parametri di riferimento e prospettive”, in seguito a quanto già illustrato dal presidente dell’Autorità di Sistema del mare di Sardegna, Massimo Deiana, nel corso dell’Assemblea Programmatica dell’Associazione lo scorso Dicembre.

Il documento traccia un piano d’azione in tema ambientale, riferendosi ad una necessaria analisi da farsi sulle policy dell’Unione europea oltre a quelle nazionali e sulle tendenze attuali, per poi passare alle proposte pratiche.

“La sostenibilità ambientale per chi lavora nei porti è un tema da affrontare quotidianamente, ha commentato il presidente di Assoport, Zeno D’Agostino, “ come Autorità di Sistema portuale siamo preposti a trovare le migliori soluzioni per ridurre al massimo l’impatto ambientale dei nostri porti sui territori circostanti. Come Assoport, abbiamo condiviso in sede di Assemblea degli associati, di partire con l’elaborazione di dettaglio di questo tema prima degli altri, proprio per la sua rilevanza. Sono molto soddisfatto di questo lavoro e adesso attendiamo i primi risultati di un monitoraggio che è previsto nel documento per poter portare avanti iniziative specifiche. ”

Il documento è disponibile sul sito dell’Associazione al link: <http://www.assoport.it/sites/www.assoport.it/files/documenti/Porti%20Verdi.pdf>

Anche Assoportì per la rete della DAFI

ROMA - Anche Assoportì è ormai in piena mobilitazione per lo sviluppo della rete LNG negli scali marittimi italiani. Il ministro Graziano Delrio è riuscito a mettere insieme, prima di lasciare il suo dicastero, i piú importanti players del settore per un accordo finalizzato all'applicazione pratica della direttiva europea DAFI. E l'Assoportì di Zeno D'Agostino si è assunta il ruolo di capofila del progetto. Il protocollo firmato al ministero di Delrio ha messo insieme oltre ad Assoportì anche Federchimica, Assoliquidi, Assocostieri, Confitarma ed Assoarmatori.

Il programma operativo prevede uno studio strategico, ma anche giuridico-amministrativo, con gruppi di lavoro specializzati. Si punta anche a un coordinamento tra le iniziative già partite o comunque già annunciate sui vari porti italiani, per non rischiare di avere - come spesso accade - una sovrapposizione di progetti in competizione tra porti e dentro gli stessi porti. Punto di sintesi sarà poi il rapporto di Assoportì nel Partenariato della logistica e dei trasporti di cui l'Associazione delle Autorità di sistema fa parte, dopo un passaggio alla Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. Due strumenti previsti dalla riforma della riforma portuale, anche se ancora piú annunciati che davvero in funzione.