Rassegna del 21/06/2014

NAUTICA

TIRRENO VIAREGGIO - Nautica - Quattro nuovi vari da Saniorenzo - ... 1

VARIE

TIRRENO LIVORNO - Il sindaco: «La Porto 2000? Quasi quasi ce la compriamo...» - ... 2

TIRRENO LIVORNO - DAL SINDACATO «No alla svendita La governance resti pubblica» - ... 3

NAZIONE PISA-PONTEDERA - Alluvionati ma truffatori, tré arresti - Scatole cinesi e spese gonfiate I retroscena della maxi-truffa - Bargagna Saverio 4

NAZIONE LIVORNO - «C'è chi vi ha illuso e tradito» - La Concordia va smantellata qui». Consorzio Piombino reclama l'appalto - ... 5

NAZIONE LIVORNO - «Siete stati traditi da chi vi ha fatto promesse. Nessuno ha scritto che l'avremmo portata qui» - ... 7

NAZIONE LIVORNO - L'INIZIATIVA DEL PD CROCIERA-SIMULAZIONE «Arruolato» il sindaco Giuliani - ... 8

NAZIONE LIVORNO - Ma dove vanno i marinai (del pd) - Fulvi Antonello 9

NAZIONE LIVORNO - Pietrelli: «Il mare sarà il nostro motore con o senza la nave Concordia» - ... 10

NAZIONE LIVORNO - Il battesimo del «Nos Aries», il super-rimorchiatore che parte in missione per recuperare la navicella ammarata dallo spazio - «Nos Aries» salpa in missione... spaziale e va nel Pacifico a recuperare l'astronave - Fulvi Antonio 11

TIRRENO VIAREGGIO - Truffa alla Regione di tre imprenditori della nautica - Tronchetti Luca 14

TIRRENO VIAREGGIO - Ecco la prima telecamera: ora il porto è più sicuro - Francesconi Donatella 15

TIRRENO PISA - Bottai lascia il vertice Al porto di Marina tira un'aria nuova - Parlato Giovanni 17

TIRRENO PISA - In tutto 450 posti barca - ... 19

NAUTICA

Quattro nuovi vari da Sanlorenzo

Dalla nautica arriva (finalmente) qualche segnale incoraggiante riguardo alla ripresa del mercato. Continua infatti a pieno ritmo la stagione dei vari nei cantieri Sanlorenzo, per la consegna agli armatori delle nuove imbarcazioni prima dell'inizio della stagione estiva e delle vacanze.

Nell'arco di poche settimane, nei vari stabilimenti di Sanlorenzo, sono state varate ben quattro imbarcazioni di oltre 24 metri di lunghezza: 2 modelli SL96 (29,10 metri), la ventunesima navetta SD92 (27,6 metri) e la seconda unità della nuovissima linea SD112 (33,65 metri), inaugurata proprio qualche mese fa.

Ecco la prima telecamera: ora il porto è più sicuro

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
21-GIU-2014
da pag. 3

Il sindaco: «La Porto 2000? Quasi quasi ce la compriamo...»

Dichiarazione a sorpresa di Nogarin dopo un incontro a Pisa sui nuovi assetti del Galilei Il valore della società non sarebbe adeguato e favorirebbe i privati interessati all'acquisto

» La provocazione: «Se pensano di svendere la società delle crociere allora scende in campo il Comune e ne fa un asset strategico»

» Dopo l'incontro con Filippeschi: «Livorno non venderà al privato le sue quote di Sat, faremo squadra con Pisa, ho invitato il primo cittadino anche al nostro tavolo sul piano strutturale»

LIVORNO

«Bisogna stare molto attenti alle valutazioni degli advisor, ma soprattutto bisogna interrompere questa corsa alle privatizzazioni di società pubbliche a prezzi che vanno a tutto vantaggio solo dei privati. Kpmg, lo stesso advisor che ha seguito la vicenda aeroportuale, ha valutato 7 milioni di euro la società pubblica che gestisce il traffico delle crociere, la Porto 2000: è ridicolo. Se è così, la compra il Comune...». Il sindaco Filippo Nogarin ieri ha detto queste parole a margine di un' iniziativa del Movimento 5 Stelle pisano. Lo ha fatto subito dopo avere incontrato il sindaco di Pisa, Marco Filippeschi, per parlare del sistema aeroportuale toscano e dell'asse possibile sulla costa.

La notizia è subito rimbalzata sulle agenzie di stampa. «La Porto 2000 – ha ripetuto Nogarin – è un asset fondamentale per il territorio e non bisogna regalarla ai privati. Lo impediremo. Anzi, dico subito che non sarà un problema per il Comune acquistarla e gestirla creando opportunità di sviluppo per tutto il sistema portuale e per la città, ma credo anche per le altre città a noi vicine, come Pisa, in un sistema di leale collaborazione per lo sviluppo della Toscana costiera».

Rientrato in città il neosindaco pentastellato ha in parte corretto il tiro («più che essere pronti ad acquisire Porto 2000 ci opporremo all'ingresso di un privato nel pacchetto azionario»). Ma ha comunque confermato la provocazione, che va in una direzione chiara: «Sicuramente non staremo a guardare, vogliamo che la società resti pubblica, se pensano di svenderla allora la compra il Comune...».

Il futuro della Porto 2000 è un tassello chiave per tutta l'area costiera, guardando a Interporto di Guasticce e aeroporto di Pisa. Dalla conferenza dei servizi convocata ieri da Filippeschi è emersa l'ipotesi di un tavolo politico-tecnico per affrontare i temi strategici per l'area vasta della Toscana costiera. Anche per far sì che, a turno lo ripetono in parecchi, non resti schiacciata da Firenze città metropolitana.

«Faremo squadra con Pisa – ripete Nogarin parlando dell'aeroporto – su queste e altre vicende molto importanti per lo sviluppo della Toscana costiera. Livorno – assicura – non venderà al privato le sue quote di Sat e vigileremo su tutto per evitare che si faccia un intervento dannoso per Pisa e per la costa». Con Filippeschi «abbiamo parlato di aeroporti e di altri temi legati all' infrastrutturazione e l'ho già invitato al tavolo sul piano strutturale livornese in fase di rinnovo: dobbiamo lavorare insieme per l'area vasta». Concetto di cui si parla da tempo. «Ma noi faremo i nostri passi per tradurre la teoria in pratica – conclude Nogarin – intanto mi sono fatto consegnare il patto parasociale di Sat per studiarmelo, Livorno tornerà a occuparsi dello sviluppo aeroportuale dopo esserselo dimenticato per anni». *(j.g.)*

L'ingresso della Porto 2000 (Salvini Pentafoto)

DAL SINDACATO

«No alla svendita La governance resti pubblica»

LIVORNO

La governance della Porto 2000 resti pubblica, e occhio che le procedure di vendita non si trasformino in una svendita. È questo, in sostanza, il monito che arriva dalla minoranza interna della Cgil, a penna di Anna Della Ragione, del direttivo provinciale.

«Ormai la privatizzazione – scrive – è un processo avviato. Lo scorso mese l'Autorità portuale ha confermato che entro settembre metterà in vendita le proprie quote e che a marzo-aprile nascerà la nuova società ricapitalizzata da soggetti privati. I sostenitori di questa operazione (e sono molti) affermano che la vendita delle quote pubbliche rappresenta la grande occasione per investire e rilanciare le crociere a Livorno: perché solo il privato può produrre quell'autorevolezza e quel potere tali da imporsi ai tavoli che contano; perché sarà più facile realizzare gli interventi previsti dal piano regolatore; perché è l'unica soluzione per costituire una società ad alte capacità manageriali in grado di interagire con le compagnie internazionali e perché le realtà degli altri porti sono così strutturate».

«Ma bisogna ricordare – va avanti – che la legge 84/94, per quel che concerne il settore passeggeri, non è così chiara e il compito del prossimo Comitato portuale, del quale farà parte anche il nuovo sindaco, sarà proprio quello di fornire sul tema risposte esaustive. Quello che invece della privatizzazione non viene detto è che di per sé – sostiene – non risolverà un solo problema tra tutti quelli che hanno fino a oggi impedito lo sviluppo. Per rimuovere l'impasse del nostro apparato portuale occorre ben altro: la mentalità, soprattutto, e l'idea che il futuro non passa dalla natura della proprietà, ma dal programma e dal coraggio di fare certe scelte. E questo è possibile anche collocando ai vertici delle partecipate persone capaci e competenti, senza dover necessariamente privatizzare».

«Lo dimostra in parte il fatto – scrive Della Ragione – che già adesso, con una società a capitale pubblico, i bilanci alla Porto 2000 non sono un problema; in questi ultimi anni abbiamo avuto molti utili e molta cassa. Purtroppo zero investimenti. Ed è questo il terreno su cui la prossima dirigenza, che noi auspichiamo rimanga in questa fase espressione di una proprietà a capitale pubblico, in collaborazione con i lavoratori, dovrà concentrarsi nei prossimi mesi».

Ma c'è un punto, sottolinea, «importante: come la privatizzazione influenzerà l'occupazione (più di cento dipendenti) e quali saranno le conseguenze per i 48 precari. Dalle valutazioni dell' advisor emerge un quadro incerto e poco stabile, un'attività prossima alle scadenze di concessione che fatica a trovare gli spazi adeguati e della quale l'unica certezza è legata a quelle compagnie che, nonostante le carenze strutturali, continuano a considerare Livorno il porto della Toscana. Ma contemporaneamente si riconosce la possibilità di uno sviluppo del settore crociere e le potenzialità del ruolo di Livorno. Non si comprende, quindi, il bassissimo valore della vendita che certifica una società praticamente in liquidazione. Evidentemente questo non è il momento per andare a vendita».

Il sindaco: «La Porto 2000? Quasi quasi ce la compriamo...»

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
Dir. Resp.: Marcello Mancini
21-GIU-2014
da pag. 17

Alluvionati ma truffatori, tre arresti

Imprenditori in manette: con documenti falsi hanno avuto dalla Regione 750mila euro

In Nazionale e a pagina 17

L'INCHIESTA IL LAVORO DELLE FIAMME GIALLE E' INIZIATO NEL 2013

Scatole cinesi e spese gonfiate I retroscena della maxi-truffa

In manette tre imprenditori vecchianesi. Nuovi controlli

IL «TRUCCHETTO»
Potrebbe essere stato usato anche da altre aziende che hanno ricevuto i fondi

di SAVERIO BARGAGNA

TRUFFA ma anche bancarotta fraudolenta e documentale. Sono queste le accuse che pendono sulla testa dei tre imprenditori pisani, residenti a Vecchiano, arrestati dalla Guardia di Finanza nell'ambito dello scandalo dei «rimborsi gonfiati» post-alluvione nel 2009, come scriviamo anche nelle pagine nazionali. In manette sono finiti Francesco e Federico Della Bartola, 64 e 40 anni, ritenuti amministratori di fatto delle due società utilizzate per il raggiro alla Regione. Mentre Carlo Barbieri, 69 anni, è ritenuto una sorta di prestanome e si trova ai domiciliari. Ma come è nata l'indagine? E come potevano pensare di farla franca?

L'INCHIESTA delle fiamme gialle ha inizio nell'autunno del 2013. La Guardia di Finanza di Lucca indaga sul fallimento della ditta «Blu Paint» che ha sede a Migliarino e interessi sia in Versilia che in Lucchesia. E qui scopre un castello di documenti fatto di operazioni poco chiare. Gli investigatori ritengono che i Della Bartola abbiano architettato un piano complesso distraendo alcune centinaia di migliaia di euro nonché alcuni beni mobili registrati. Secondo gli inquirenti, infatti, padre e figlio accollavano alla «Blu Paint» (poi fallita nel 2012) i costi e le spese della loro attività nel settore della nautica. Una ditta che davvero operava, anche se con un giro d'affari piuttosto modesto. Al tempo stesso, però, tutti i ricavi confluivano nell'altra azienda: la «Polo Nautico Toscano». Ma — per non pagare le tasse — facevano in modo tale che anche la «Polo Nautico» chiudesse in perdita 'inventandosi' una serie di debiti con una ditta inesistente di nome «Arena Holding Ltd». La «Blu Paint», come da programma, fallisce poco dopo. Ma anche la «Polo Nautico Toscano» rischia grosso tanto che avrebbe addirittura chiesto al tribunale di Pisa il concordato preventivo. Concordato poi ritirato quando, sempre secondo la Procura, i vertici si rendono conto che possono 'giocare' con i risarcimenti danni falsi post-alluvione 2009. E' proprio in questo periodo che alla «Polo Nautico Toscano» la Regione versa 750mila euro a fronte di una serie di fatture — risultate quasi tutte false — da 850mila euro.

E ADESSO viene il bello. Perché la sensazione è che il 'trucchetto' utilizzato dagli imprenditori pisani, in realtà, potrebbe essere stato usato anche da altre aziende che hanno ricevuto fondi a pioggia da Firenze. Le indagini, coordinate dal Pm Enrico Corucci ed eseguite dalle sezioni di polizia giudiziaria (in particolare da Stefano Fracassi e Nicola Borgia) e Tutela Economia del nucleo di polizia tributaria della Guardia di Finanza continueranno. «Siamo di fronte ad un episodio di sciacallaggio sui rimborsi alluvionali che non può che lasciare allibiti — spiega il comandante provinciale, colonnello Gabriele Failla —. E non è neppure il primo caso. Già avevamo incastrato altri tre imprenditori viareggini che avevano emesso fatture false per 200mila euro». Soddisfazione è espressa anche dal procuratore capo della Procura Aldo Cicala.

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
21-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 2

«C'è chi vi ha illuso e tradito»

Concordia Il prefetto Gabrielli lancia pesanti accuse alla Regione

Servizi a pagina 2

«La Concordia va smantellata qui» Consorzio Piombino reclama l'appalto

Le sei imprese: «Noi eccellenze, non un'Armata Brancaleone»

LE CREDENZIALI
«Abbiamo messo a punto un cantiere ermetico terra-mare e siamo pronti»

PER IL RIMORCHIO DEL RELITTO DAL GIGLIO A GENOVA SONO PREVISTI 5 GIORNI DI NAVIGAZIONE A 2 NODI PER 210 MIGLIA

— PIOMBINO —

«**NON SIAMO** un'armata Brancoleone». Così il Consorzio Piombino reclama l'appalto della Concordia e difende professionalità e obiettivi delle sei aziende che ne fanno parte. La rivendicazione della solidità del raggruppamento, sei aziende (Eco Acciai, Asiu, Ecofor Service, Forti Holding, Despe, Cosnav) con 500 dipendenti e un fatturato che si aggira attorno ai 500 milioni di euro e la richiesta di un confronto a Costa Crociere sono state fatte ieri a Firenze durante una conferenza stampa. Sullo smantellamento della Concordia a pochi giorni dalla decisione definitiva sul porto di destinazione, torna a farsi sentire la voce del Consorzio di Piombino che chiede di scegliere lo scalo della città siderurgica, invece di Genova. «Non siamo un'armata Brancaleone, ma rappresentiamo un raggruppamento di sei eccellenze nazionali di fama internazionale. Sei imprese che intendono investire nello smantellamento delle navi in Italia. Denunciamo una campagna di pressappochismo che sta determinando un'opacità rispetto ad un progetto che è più ampio, di creare a Piombino un centro di eccellenza europeo di smantellamento». Così il numero uno di Eco Acciai Fabrizio Lupoli.

«**NOI** perseguiamo l'obiettivo di creare un polo di demolizione a Piombino — mette in chiaro — e quando abbiamo intenzione di fare una cosa la portiamo in fondo. Dobbiamo uscire dall'etichetta che ci è stata data di imprese senza esperienza. Siamo delle aziende leader in Italia e conosciuti a livello internazionale, invece, negli ultimi 10 giorni ci hanno fatti passare per degli artigiani volontari». Il Consorzio Piombino chiede anche un confronto con Costa Crociere per discutere del progetto. «Chiediamo un confronto con la Costa Crociere sui progetti - ha detto Lupoli - abbiamo presentato un progetto per la creazione di un centro di eccellenza europeo per la demolizione di grandi navi a Piombino. Dopo un primo incontro tecnico con Costa Crociere abbiamo avuto solo silenzio. Anche se fosse già stata fatta una scelta vogliamo capire i limiti del nostro progetto. Crediamo in questo progetto e vogliamo poterne ridiscutere prima di essere rimandati a casa». Sulla stessa linea Rossano Signorini, ad di Ecofor Service spa: «Chiediamo a Costa la possibilità di continuare la discussione, accettiamo anche di essere esclusi ma prima vogliamo discutere».

m. p.

Livorno
«C'è chi vi ha illuso e tradito»
UNA NAVE «SPAZIALE»
Truffati dai falsi addetti Asa

«La Concordia va smantellata qui» Consorzio Piombino reclama l'appalto

UNITI I rappresentanti di Eco Acciai. Asiu, Despe, Ecofor Service, Forti Holding e Cosnav: le sei aziende del Consorzio Piombino

L'OPERAZIONE CONCORDIA IL CAPO DELLA PROTEZIONE CIVILE GABRIELLI

«Siete stati traditi da chi vi ha fatto promesse Nessuno ha scritto che l'avremmo portata qui»

— PIOMBINO —

«**È VERO**, i cittadini di Piombino sono stati presi in giro: non da Gabrielli ma da chi, in questi due anni, ha fatto solo promesse». Il capo della Protezione Civile e Commissario per l'emergenza Concordia Luciano Gabrielli torna sulle polemiche scatenatesi dopo la decisione di Costa di escludere Piombino e scegliere Genova come porto di smaltimento del relitto naufragato al Giglio. «I piombinesi sbagliano ad individuare chi li ha presi in giro — ribadisce Gabrielli — e ci sono almeno due provvedimenti a dimostrarlo». Il primo, spiega, è la delibera del Consiglio dei ministri dell'8 marzo 2013, successiva all'intesa tra il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e l'allora ministro dell'Ambiente Corrado Clini, nella quale si afferma che Piombino, "previa verifica di fattibilità ed economicità" sarà il porto di smaltimento del relitto. «Quella delibera era già allora inapplicabile - dice Gabrielli - perché non assegnava al Commissario né gli strumenti né le risorse necessarie per intervenire». Dunque, «A prendere in giro è stato chi, per sei mesi, ha fatto promesse ma poi ha ottenuto un provvedimento impraticabile». E in questo caso «il presidente Rossi è stato parte lesa». L'altro provvedimento che certifica la "presa in giro" di Piombino è il Dl 43, prosegue Gabrielli, vale a dire quello sulle aree di crisi poi convertito in legge e nel quale rientravano gli interventi per Piombino, con la nomina di Rossi a Commissario. «Mai una volta sottolinea Gabrielli in quel provvedimento viene citata la parola Concordia e mai viene creato il link tra Piombino e la nave». «Ogni valutazione verrà fatta nelle sedi opportune, vale a dire la Conferenza dei Servizi dove, tra l'altro, io non deciderò nulla». E se non dovesse esserci accordo? «Sarà il Consiglio dei ministri a decidere entro sette giorni dalla Conferenza».

POLEMICO Il capo della Protezione Civile Franco Gabrielli

L'INIZIATIVA DEL PD CROCIERA-SIMULAZIONE

«Arruolato» il sindaco Giuliani

—PIOMBINO —

IL SINDACO Massimo Giuliani sarà domattina sul rimorchiatore Phalesia. Giuliani aderisce così all'iniziativa organizzata dal Pd per documentare il viaggio che dovrebbe fare il relitto della Concordia, se fosse confermata la volontà di smaltirlo a Genova e si imbarcherà sul rimorchiatore, partecipando però solo a una parte del viaggio, pur condividendone le finalità. «Lo smaltimento della Concordia a Piombino rappresenta un'opportunità per tutto il territorio dal punto di vista economico - afferma Giuliani - e offre sicuramente maggiori garanzie dal punto di vista della sostenibilità ambientale rispetto alla decisione dello smaltimento a Genova. Credo pertanto che sia importante sensibilizzare il più possibile su questo argomento, prima della decisione definitiva. La mia adesione ha quindi questo significato. Aderisco per sostenere una causa in cui credo, anche se, per impegni amministrativi, la mia presenza sul rimorchiatore sarà limitata necessariamente a un giorno o due».

FRONTE DEL PORTO
«La Concordia va smantellata qui»
Consorzio Piombino reclama l'appalto

IL COMMENTO

di ANTONIO FULVI

MA DOVE VANNO I MARINAI (DEL PD)

PRENDIAMOLA *così: una crociera lemme lemme, da Piombino a Piombino attraversando l'arcipelago a velocità di lumaca, può anche essere un'esperienza per chi ha navigato poco o niente. Però io non ci andrei: su una vecchia nave, 5 giorni trascinandosi a due nodi (velocità prevista del convoglio con il relitto della Concordia, circa 3 km/h , cioè a passo d'uomo lento) per sperimentare de visu cosa? Non certo le eventuali difficoltà che potrebbe incontrare il relitto nella sua lunga e sfiancante navigazione verso Genova: perché le suddette difficoltà saranno quasi totalmente legate alle condizioni meteo del momento e alla stabilità del carico liquido inquinante ancora a bordo; condizioni che non potranno certo essere previste (e testate) andandosene a zonzo alla ventura sulla prevista ma non ancora definita rotta di trasferimento. Per quanto la si possa esaminare, sul piano nautico l'idea della crociera del Pd pare a dir poco balzana. Cosa si vuol dimostrare? Che il relitto attraverserà il santuario dei cetacei Palagos? Si sa già, basta guardare la rotta segnata su una carta nautica o su un plotter cartografico con Gps, senza scomodarsi dall'ufficio. Che il relitto sfiorerà e isole meno contaminate dell'arcipelago? Idem come sopra: passando tra Capo Corso e la Capraia- circa 6 1 miglia di canale- il convoglio sfiorerebbe l'isola italiana per non finire in acque francesi (non credo infatti che i corsi e le loro autorità sarebbero di manica larga nei permessi), per di più in una zona di mare che di luglio è aperta ai venti di maestrale, particolarmente vivaci anche in periodi di alta pressione stabilizzata. Ma andando a ficcarci il naso ora, in quella zona, per di più su un battello che non ha un minimo di caratteristiche simili al convoglio del relitto, che si spera di ricavarne? Dai tempi d'Ulisse in poi, abbiamo documentazioni a josa che il Mediterraneo- e il nostro Tirreno- è mutevole, non prevedibile se non a brevissimo lasso di tempo. Insomma, la crociera di cui si parla in queste ore è un po' come se i giri di prova che le auto di formula 1 fanno prima della gara avvenissero un mese prima, in un gioco della roulette russa con il meteo, con l'ambiente e la pista aperta al traffico urbano. Non si dimentichi che la rotta indicata per il relitto dal Giglio a Genova attraversa fasci di rotte di centinaia e centinaia di navi al giorno, con linee regolari di traghetti, portacontainers, di ro/ro e cargo, migliaia di barche e barchette che sciamano in luglio nell'arcipelago. Nella crociera Pd ci si potrà forse rendere conto di questo affollamento. Ma servirà a poco altro, se non ad un'abbronzatura gratuita d'inizio di stagione...*

FRONTE DEL PORTO

«La Concordia va smantellata qui» Consorzio Piombino reclama l'appalto

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
21-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 11

PIOMBINO IL NEO ASSESSORE ALL'URBANISTICA HA VISITATO I CANTIERI DEL PORTO

Pietrelli: «Il mare sarà il nostro motore con o senza la nave Concordia»

A TUTTO GAS
La nuova banchina avanza al ritmo di 18 metri al giorno

— PIOMBINO —

PRIMA VISITA dell'assessore all'urbanistica Martina Pietrelli al porto, accompagnata dal Commissario e Presidente dell'Autorità Portuale Luciano Guerrieri. Il neo assessore ha avuto l'opportunità di visitare il porto di Piombino e di constatare di persona l'avanzamento dei lavori connessi al dragaggio dei fondali che proseguono a ritmo elevato (18 metri di diga al giorno).

«E' stato un incontro molto utile che ha permesso di fare il punto sugli interventi in corso e progettati in una delle importanti infrastrutture della nostra Regione. - afferma Martina Pietrelli – si tratta della più grande trasformazione in atto da qualche decennio a questa parte nella nostra città e di grandi investimenti che potranno dare un impulso significativo all'economia del nostro territorio, al di là dell'esito della vicenda Concordia.

SONO CONVINTA infatti che il mare rappresenti un motore di sviluppo centrale e la trasformazione di aree come quella portuale è una sfida che vogliamo portare avanti con concretezza e determinazione».

«**NEL CORSO** della visita — continua l'assessore Martina Pietrelli — ho potuto constatare in modo diretto che i lavori stanno andando avanti secondo un cronoprogramma stringente. Fino al 10 luglio sono in corso gli interventi per la costruzione delle dighe. Dal 10 agosto inizierà invece il dragaggio dei fondali per raggiungere la profondità di 20 metri di escavo. Entro settembre è previsto il completamento del perimetro della vasca che sarà in grado di accogliere la Concordia». E sempre sui temi dell'urbanistica e dello sviluppo economico, l'assessore è intervenuta ieri mattina al convegno organizzato dall'Inbar al Castello di Piombino sull'argomento della pianificazione sostenibile e della rigenerazione delle comunità.

«**A BREVE** partiremo con un percorso di ascolta del mondo economico e delle professioni per armonizzare il più possibile le azioni di pianificazione territoriale con i processi di trasformazione in corso - conclude l'assessore - il nostro obiettivo è quello di puntare soprattutto su una politica del riuso del patrimonio esistente, cercando di capire quali trasformazioni possono essere proposte per dare impulso ai settori strategici dell'economia.

TUTTO QUESTO rilanciando le strategie di governo del territorio della Val di Cornia e guardando alla sostenibilità complessiva del sistema e della pianificazione. Siamo qui – ha concluso Pietrelli – per trasformare la crisi in opportunità. E' un obiettivo difficile ma lavoreremo sodo per raggiungerlo».

IL SOPRALLUOGO Martina Pietrelli (con il giubbottino giallo) insieme ai tecnici e al commissario Luciano Guerrieri

Piombino Elba
Pietrelli: «Il mare sarà il nostro motore con o senza la nave Concordia»
Tirrenica, Sat chiede 270 milioni di euro

Il battesimo del «Nos Aries», il super-rimorchiatore che parte in missione per recuperare la navicella ammarata dallo spazio

■ Servizi a pagina 3

«Nos Aries» salpa in missione... spaziale e va nel Pacifico a recuperare l'astronave

Parata di Vip al battesimo del super-rimorchiatore della flotta Neri

LE CARATTERISTICHE
Un'unità polivalente di 60 metridi lunghezza È stata costruita in Cina

ORGOGLIO DI AZIENDA
Una realtà che in 17 anni ha messo in linea 18 mezzi per interventi delicatissimi

MASSIMO GIULIANI
Sindaco di Piombino
«LO SMALTIMENTO RAPPRESENTA UN'OPPORTUNITÀ CHE PIOMBINO NON PUÒ PERDERE PROPRIO ORA »

CLAUDIO BURLANDO
Governatore Liguria
«PIOMBINO NON È PRONTA, E QUESTO È ACCLARATO NON VEDO DI CHE DISCUTIAMO»

GIORGIO KUTUFÀ
Presidente Provincia Livorno
«SULLA QUESTIONE DI SAT, UN MURO CONTRO MURO CHE NON PORTA A NULLA»

— LIVORNO —

C'ERA TUTTO il porto, ma c'erano anche le autorità cittadine e tanti curiosi, al battesimo di ieri davanti alla Capitaneria del nuovo supply-vessel "Nos Aries" del gruppo Neri. Un battesimo benedetto dal vescovo monsignor Andrea Giusti, con il prefetto Tiziana Costantino a far da madrina, in un perfetto taglio del nastro che ha mandato la bottiglia ad infrangersi in mille schegge contro la prua della nave. In apertura di cerimonia, sono stati anche consegnati gli attestati delle borse di studio intitolate al cavalier Tito Neri ai sei studenti dell'istituto nautico Cappellini vincitori. Studenti che- ha sottolineato Pieno Neri, amministratore delegato dell'impresa omonima- hanno vinto un imbarco di prova sui rimorchiatori della flotta, propedeutico a un sospiratissimo posto di lavoro. I vincitori sono, per la 5° capitani Luca Bongiorno, Simone Daddi e Benedetta Santini, per la 5° macchinisti Jacopo Stiaffini, Tommaso Mantellassi e Matteo Ferrari.

IL "NOS ARIES", unità polivalente da 60 metri di lunghezza e caratteristiche oceaniche, è stato costruito in Cina su specifiche caratteristiche anche per l'operazione che a fine anno lo porterà a recuperare nell'oceano Pacifico la navetta spaziale europea che verrà lanciata dalla Guaiana Francese. E ieri alla ceimonia di battesimo della nave erano presenti- ed hanno succintamente riferito della scelta dei Neri per la parte navale- il capo progetto dell'agenzia spaziale europea dottor Giorgio Tumino e il responsabile della Thales Alenia Spazio Roberto Angelini. Sintetico come sempre il discorso di saluto di Piero Neri, che era affiancato dal presidente del gruppo, il fratello Tito. Ha ricordato che il "Nos Aries" è il secondo "anchor Handling Supply Vessel" di una serie che l'azienda spera di poter ulteriormente potenziale (si aggiunge al "Nos Taurus" entrato in servizio nel 2013) ed ha caratteristiche estremamente polivalenti. «Questa nave è stata progettata- ha detto il dottor Neri- per offrire una molteplicità di servizi: rimorchio di grandi navi, assistenza antincendio, interventi di disinquinamento in mare, assistenza a piattaforme off-shore per rifornimento di sostanze liquide e solide sfuse o containerizzate, nonchè posizionamento di grandi ancore per le piattaforme e infine recupero e salvataggio».

«**L'OPERAZIONE** spaziale nella quale la nave debutterà- ha detto ancora Piero Neri- consiste nel supporto logistico non solo per il trasporto dall'Italia alla Guaiana Francese dei materiali relativi al lancio della navicella spaziale della hales Alenia Space, ma anche per il recupero, dopo l'ammaraggio nell'oceano Pacifico, della navicella stessa , in sigla IXV (Intermediate Experimental Vehicle). Tra i ringraziamenti, oltre a quelli al vescovo che ha benedetto il battesimo e alla madrina prefetto Costantino, Piero Neri ha voluto indirizzarne alcuni particolari «alla dottoressa Manetti, ai nostri collaboratori alle componenti manageriali dell'azienda, agli istituti bancari (Carismi) e alla quinta generazione della famiglia che sta già operando con umiltà e dedizione al lavoro». Un richiamo orgoglioso ad una realtà che in diciassette anni, dal 1997, ha messo in linea ben 18 nuove unità navali e si pè distinta in operazioni internazionali di altissimo livello. È seguita una visita con rinfresco a bordo. Il "Nos Aries" comincerà nei prossimi giorni una serie di esercitazioni in alto mare per poi trasferirsi in acque internazionali con altri impegni e quindi attraversare l'Atlantico verso Panama, dove opererà come base di tracciamento per il lancio della capsula spaziale europea e il successivo recupero.

Antonio Fulvi

Livorno
«C'è chi vi ha illuso e tradito»
UNA NAVE «SPAZIALE»
Truffati dai falsi addetti Asn

«RED CARPET»

GIORNO DI FESTA
Alcuni momenti del battesimo del «Nos Aries», benedetto dal Vescovo di Livorno Simone Giusti con premiazione degli studenti delle quinte Nautico

UNA NAVE «SPAZIALE»

SUPERTECNOLOGICO Il nuovo supply vassel «Nos Aries» presentato ieri dal Gruppo Neri (Fotoservizio Novi)

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
21-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 4

Truffa alla Regione di tre imprenditori della nautica

La Finanza scopre il raggiro: avevano chiesto 200mila euro per i danni subiti in seguito all'alluvione del dicembre 2009

di Luca Tronchetti

LUCCA

Una truffa sulla pelle dei contribuenti, Di aziende e privati messi in ginocchio dall'alluvione del dicembre 2009 quella che causò la rottura degli argini e l'esondazione del Serchio a Ponte S. Pietro e soprattutto la provincia di Pisa. Di fronte al disastro ambientale inizialmente c'è chi aveva puntato l'indice su nutrie e talpe, «pericolosi» animali in grado di creare «voragini» nell'argine. E in effetti le nutrie, capaci di scavare tunnel sotterranei, c'erano. Ma avevano sembianze umane. Per l'accusa riuscivano a scavare nei meandri della burocrazia facendosi rimborsare dalla Regione danni per quasi un milione attraverso anche società costituite per fallire senza versare un euro allo Stato o ai fornitori con l'ausilio di aziende fantasma che fatturavano operazioni inesistenti. La tributaria della Guardia di Finanza diretta dal tenente colonnello Pierfrancesco Bertini e la polizia giudiziaria delle fiamme gialle in servizio in procura (marescialli Borgia e Fracassi) hanno preso in esame due aziende con sedi legali a Viareggio. Entrambe erano fallite nel 2012, entrambe con presentazione della domanda e finanziamenti regionali ottenuto per i danni dell'alluvione. Una semplice casualità o dietro questi episodi si potrebbe celare una colossale truffa commessa da una molteplicità di soggetti?

Tre arresti. Erano nelle loro abitazioni a Vecchiano (Pisa) al momento del blitz delle fiamme gialle e si sono stupiti quando i militari hanno mostrato l'ordinanza di custodia cautelare chiesta dal sostituto procuratore Enrico Corucci con l'accusa di bancarotta fraudolenta e truffa alla Regione per 750mila euro. In carcere finiscono Francesco e Federico Della Bartola, rispettivamente padre e figlio di 64 e 40 anni, amministratori di fatto della BluPaint srl, azienda del settore cantieristico e nautico con sede legale a Viareggio e la Polo Nautico Toscano srl con sede legale a Pisa. Arresti domiciliari invece per l'amministratore effettivo Carlo Barbieri, 69 anni, originario di San Miniato.

Furgone valutato 106mila euro

Lo stratagemma usato è semplice e fruttuoso. Per le fiamme gialle la Blu Paint serve ai Della Bartola per caricare i costi senza pagare lo Stato e i fornitori ed è destinata con il tempo a fallire, la Polo Nautico serve per far confluire i ricavi e la Arena Holding Limited (azienda completamente inventata) per emettere fatture per operazioni inesistenti in modo da abbattere gli utili della Polo Nautico e andare in perdita non pagando le tasse. Un sistema ben oliato che va ad incrociare l'alluvione del dicembre 2009. Piatto ricco mi ci ficco. E così i Della Bartola inviano la falsa documentazione alla Regione. Obiettivo: ottenere rimborsi per un danno ipotetico alla Polo Nautico Toscano a Migliarino di 1,7 milioni. Sarebbe bastato un controllo accurato a monte per evitare il raggiro. Perché viene chiesto alla Regione e ottenuto un rimborso di 106mila euro per un furgone acquistato nel 2008 del valore di 10mila euro e viene inserita la documentazione per una pseudo ristrutturazione edilizia per 144mila euro eseguita da una ditta che era stata dichiarata fallita un anno prima dei lavori. E gli assegni circolari di pagamento esibiti alla Regione erano fotocopiati e ritoccati con un fotomontaggio. La pg della finanza scopre l'inganno indagando sul fallimento della Blu Paint nel 2012 sfociato in bancarotta documentale con distrazione di alcune centinaia di euro e beni mobili registrati senza tenere la contabilità in modo da rendere impossibile la ricostruzione del movimento degli affari. Dieci mesi hanno impiegato le fiamme gialle per prendere visione di documenti, perizie e autocertificazioni. Tutto gonfiato ad arte, anche i mancati guadagni, per ricevere dalla Regione 750mila euro come corrispettivo per i danni dell'alluvione.

L'altro episodio. Sempre i finanzieri della pg hanno accertato un altro episodio analogo. Una truffa ai danni della Regione, sempre i rimborsi post alluvione, da parte della società MSG Cantieri Navali di Viareggio rappresentata dal titolare Giovanni Virde e dai figli Stefano e Maurizio, tutti versiliesi. Stando all'accusa, dopo aver scontato i domiciliari, hanno chiesto il patteggiamento. Avevano presentato un conto da oltre 200mila euro per danni inesistenti.

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
21-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 3

Ecco la prima telecamera: ora il porto è più sicuro

Ne saranno installate quattordici per una spesa di settantamila euro Le immagini verranno controllate da autorità portuale, capitaneria e polizia

di Donatella Francesconi

VIAREGGIO

Quattordici telecamere nell'area portuale e la prima è già in funzione da ieri, collegata con Autorità portuale, Capitaneria di porto e commissariato della polizia di Stato. Settantamila euro circa la spesa per l'installazione delle apparecchiature di sorveglianza, che la Regione si accolla nell'ambito del progetto "Colombo" relativo alle misure antiterrorismo nei porti. anche se - la considerazione è inevitabile - tra tutti i lati oscuri del porto viareggino, questo non è esattamente in testa alla top-ten.

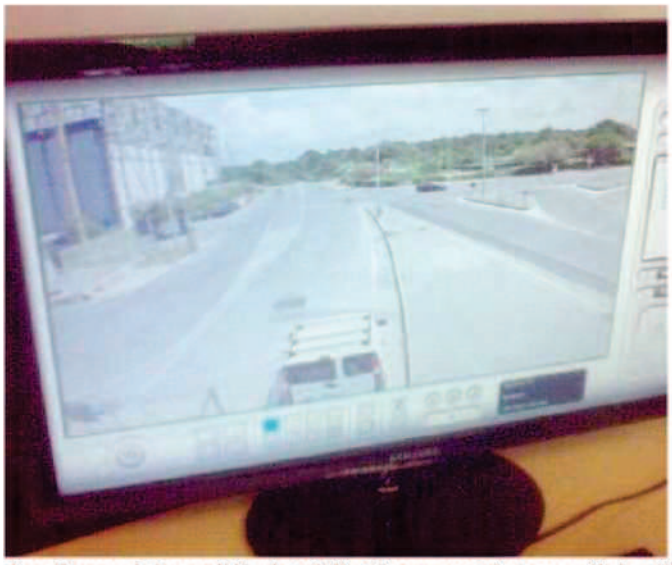
Ieri è arrivata la telecamera all'ingresso dell'area portuale, con collegamento attivo ai presidi di sorveglianza. È bastato entrare nella sede dell'Autorità portuale per trovare il monitor acceso nella stanza del segretario Fabrizio Morelli. «Si tratta di una doppia telecamera - spiega il geometra Pietro Ricci, che per l'Authority segue le questioni tecniche -: una strumentazione fissa che monitora chi accede in porto, ed una di quelle così dette "Speede dome"». telecamere con le migliori ottiche motorizzate e con la capacità di ruotare su se stesse a ciclo continuo, in grado di compiere una serie di movimenti memorizzabili al loro interno con straordinaria rapidità e precisione, e di essere manovrate da remoto.

Insieme con l'arrivo della video sorveglianza saranno riparate le sbarre già installate tra ingresso nell'area portuale e cancello del Triangolino: «Chi le ha spaccate ha fatto 4mila euro di danni», racconta Ricci, «ma ora sarà più facile mettere le mani sui vandali». Anche perché la telecamera all'ingresso del porto legge anche le targhe: «Chi non ha il permesso - annuncia il geometra dell'Autorità - sarà multato». I tagliandi (sono di due tipi, o generale o specifico per una sola parte del porto) rilasciati ieri erano 375, a fronte del 1.034 dello scorso anno. Il Regolamento per l'accesso è stato approvato nell'ultimo Comitato portuale e manca solo la determina di Morelli: «A queste aree accede solo chi è autorizzato, applicando alla lettera il regolamento stesso». Che prevede anche la possibilità di entrare e uscire per le sole attività di carico e scarico.

Un Regolamento che è propedeutico a limitare l'accesso alla Diga foranea (Molo Marinai d'Italia): ieri mattina si è tenuto un incontro in Municipio tra amministrazione comunale, Capitaneria, Autorità portuale, rappresentanti dei balneari. La Capitaneria ha chiesto il supporto di un turno di sorveglianza della polizia municipale per regolamentare ingresso e sosta nell'area: se la riposta non sarà positiva, allora scatterà il divieto per tutti i non addetti, non potendo la guardia costiera farsi carico da sola del servizio. Una riunione nel pomeriggio di ieri, dei soli uffici comunali, avrebbe dovuto dare l'attesa risposta che al momento - però - rimane sconosciuta.

Insomma, la gestione di questo pezzo di porto rischia di essere il "tormentone" dell'estate. Sul quale non si è ancora sentita la voce del comandante della Capitaneria, Marco Alberto Iacono. Che, in quest'ultimo periodo, sembra aver demandato ai suoi ufficiali della sezione distaccata della Capitaneria l'onere e gli oneri di una maggiore visibilità.

L'ultimo varo di una imbarcazione Aventus da Sanlorenzo



Il monitor con le immagini inviate dalle telecamere. A destra: quella installata all'accesso dell'area portuale (foto Paglianti)

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
21-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 3

Bottai lascia il vertice Al porto di Marina tira un'aria nuova

Rivoluzionati gli assetti societari della Boccadarno spa Intanto va sciolto il nodo dell'operazione immobiliare

di Giovanni Parlato

MARINA DI PISA

Siamo alla vigilia di cambiamenti al vertice di importanti società a cui è legato lo sviluppo e l'economia pisana. Fra queste la Boccadarno Porto di Pisa Spa, la società che ha realizzato il porto di Marina di Pisa.

Porto, cambiano gli assetti. Il porto è stato inaugurato l'anno scorso a giugno, unica marina ad essere completata in Italia in tempi di crisi. Una scommessa vinta e che ha ridato un nuovo volto alla comunità marinese. Una struttura di grande pregio che, tuttavia, risente della pesante recessione economica a livello internazionale. E, a un anno di distanza dall'inaugurazione, gli assetti societari della Boccadarno sono destinati ad andare verso un'evoluzione in cui l'amministratore delegato, Stefano Bottai, lascerà la plancia di comando. La società Boccadarno, ricordiamo, è una società per azioni la cui maggioranza è detenuta dalla Panchetti spa col 51,15%.

Tre anni di lavoro. Come si ricorderà, dalla posa della prima pietra alla conclusione dei lavori sono trascorsi poco più di tre anni. La Cooperativa Cmc di Ravenna ha impiegato fino a 70 operai al giorno e oltre cento pompe per mantenere l'area di scavo all'asciutto. Particolarmente impegnativa è stata la bonifica dell'area dove sorgeva la Motofides e, prima ancora, la Cmasa il cui suono della sirena scandiva le giornate di Marina di Pisa.

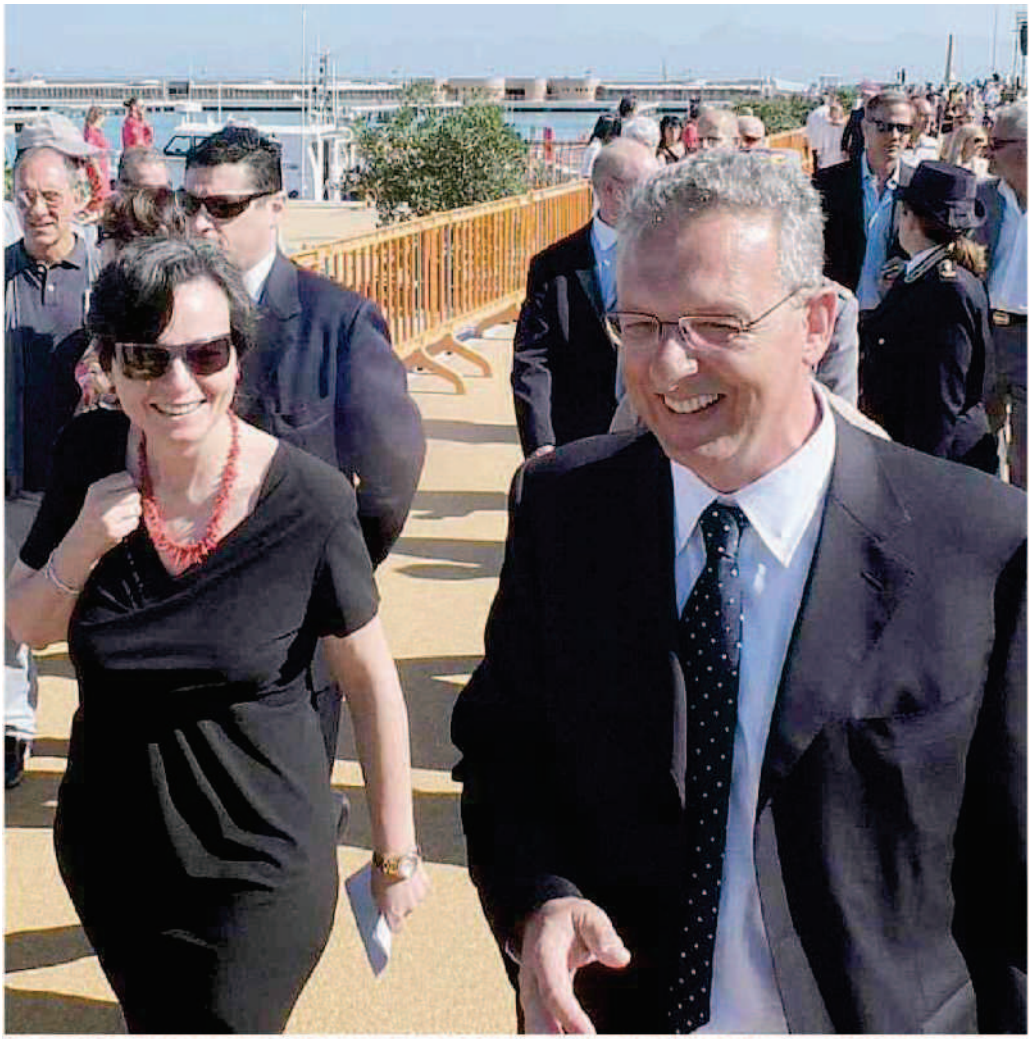
Bonifica da 17 milioni di euro. Sono state prelevate circa 7.500 tonnellate di terreno contaminato dalle precedenti lavorazioni industriali e trasportate in discariche autorizzate. Una bonifica che alla società Boccadarno è costata quasi diciassette milioni di euro. Un costo che, all'apertura del cantiere, non era preventivato in questi termini. E alla prosecuzione fino all'ultimazione dei lavori, oltre al capitale privato, fondamentale è stato anche l'apporto delle banche.

L'impegno delle banche. Un pool di banche ha sostenuto l'operazione del porto con due tranches di finanziamenti: la prima di 55 e la seconda di 30 milioni di euro di cui una parte di quest'ultima finalizzata a pagare i terreni comunali ed ex Gea che occupano una minima parte del terreno privato. Terreni comunali che la società Boccadarno dovrà pagare all'amministrazione di Palazzo Gambacorti (costo complessivo oltre 7 milioni) nel caso in cui volesse aprire la "fase 2" di tutta l'intera operazione: ovvero quella immobiliare successiva a quella portuale.

L'operazione immobiliare. La costruzione del porto è costata oltre cento milioni di euro, una grande impegno economico per la Boccadarno che proprio con l'operazione della costruzione del villaggio turistico-residenziale potrebbe chiudere il cerchio. Ma su questa realizzazione, sulla "fase 2", pesa la profonda crisi del settore edilizio. Costruire o non costruire? E quando? L'acquisizione dei terreni comunali è regolata da una convenzione che scadrà nel 2017. In pratica, la società per ancora tre anni può decidere di aspettare. Un tempo che si potrebbe rivelare sufficiente per capire se la crisi del mattone è terminata e si può costruire con una concreta speranza che l'operazione risulti vantaggiosa.

Altri possibili soci. E dopo la realizzazione del porto in attesa che passi l'onda lunga della recessione, la società Boccadarno non ha fatto mistero della propria disponibilità ad allargare la base societaria. Lo aveva detto lo stesso Stefano Bottai in occasione dell'apertura dell'ultimo salone nautico di Genova. In pratica, se ci fossero società disposte a comprare una parte della quota sociale, questo in sintesi, se ne può discutere. E, in questo senso, sono stati diversi i contatti.

Tempo fa, Martin, nipote del magnate argentino Eduardo Eurnekian, ora proprietario del pacchetto di maggioranza di Sat che gestisce l'aeroporto, era stato visto al porto di Marina, ufficialmente per vedere la struttura nell'eventualità di comprare un posto per la propria barca. In città si era ipotizzato - o solo auspicato - un coinvolgimento di Corporacion America.



Stefano Bottai, in primo piano, e l'ex ministro Maria Chiara Carrozza il giorno dell'inaugurazione del porto

I NUMERI

In tutto 450 posti barca

MARINA DI PISA

Dal progetto della società Boccadarno di Pisa i posti barca sono 354. Si va da una barca di otto metri fino a un'imbarcazione lunga 50 metri. E fra la più piccola e la più grande trovano posto tutte le altre barche di diverse misure.

Il progetto iniziale di villaggio turistico residenziale, su una superficie di 37.700 metri quadrati, prevede una costruzione di circa 550 alloggi con diverse tipologie che vanno da 50 a 150 metri quadri. Tutto il progetto prevede anche una parte commerciale dove dovrebbero sorgere 42 negozi su una superficie di poco più di 11mila metri quadrati. Prevista anche un'area artigianale che occupa quasi 1.300 metri quadrati (il 3% rospetto alla superficie utile lorda). Nella primavera scorsa è stata aperta la passeggiata nord lunga oltre un chilometro che dà la possibilità di vedere insieme il mare, il parco di San Rossore e le Alpi Apuane.

Bottai lascia il vertice Al porto di Marina tira un'aria nuova

Strisce blu a Pratale, ma gratis in via Battelli

Rassegna del 22/06/2014

NAVICELLI

REPUBBLICA FIRENZE - Cambio al vertice Stefano Bottai verso la presidenza - ... 1

TIRRENO - Dal porto al Galilei verso la presidenza - ... 2

NAZIONE PISA-PONTEDERA - Porto, Bottai lascia il suo gioiello - ... 3

TIRRENO PISA - Bottai: «Io presidente Sat? Sarei onorato» - G.p. 5

VARIE

NAZIONE LIVORNO - Piombino, il caso Concordia: parte la missione - Stamani parte la missione sulla rotta della Concordia - ... 6

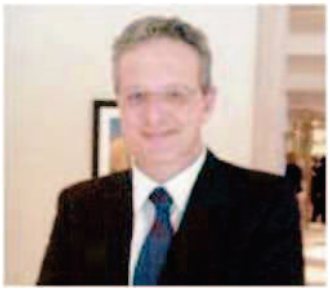
NAZIONE LIVORNO - PIOMBINO L'UDC CRITICA LA PARTECIPAZIONE DI GIULIANI ALL'INIZIATIVA DEL PARTITO DEMOCRATICO «Il sindaco sulla goletta rossa ci pare fuori luogo» - ... 7

NAZIONE LIVORNO - «La città ha problemi più importanti della crociera dei dirigenti piddini» - ... 8

NAZIONE LIVORNO - PIOMBINO Rossi: «Lotterò fino all'ultimo per portare la nave qui» - ... 9

LA SAT

Cambio al vertice Stefano Bottai verso la presidenza



STEFANO Bottai si è dimesso dall'incarico di amministratore delegato della Boccadarno spa, la società proprietaria del porto turistico pisano (allo stesso gruppo afferiscono i Navicelli di Pisa nei cui terreni è sorta la nuova Ikea), e potrebbe essere nominato nelle prossime settimane presidente della Sat, la società di gestione dell'aeroporto di Pisa. Il manager non ha smentito l'ipotesi pur sottolineando che «al momento non c'è nulla di deciso e definitivo». Bottai sarebbe indicato dal gruppo argentino Corporacion America Italia. Il manager pisano viene dalla Confcommercio di cui è stato presidente toscano fino a qualche mese fa, quando una guerra interna, mossa dalla forte componente aretina, lo ha indotto a dimettersi.

Lettori: 623.000
IL TIRRENO
22-GIU-2014
Diffusione: 73.130
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 10

Dal porto al Galilei Bottai verso la presidenza

Stefano Bottai si è dimesso dall'incarico di amministratore delegato della Boccadarno spa, la società proprietaria del porto turistico pisano, e potrebbe essere nominato nelle prossime settimane presidente della Sat, la società di gestione dell'aeroporto di Pisa.

Il manager, incontrando i giornalisti per annunciare di avere lasciato la Boccadarno, non ha smentito l'ipotesi pur sottolineando che «al momento non c'è nulla di deciso e definitivo».

Bottai sarebbe stato contattato dal gruppo argentino Corporacion America Italia, che attraverso un'Opa volontaria ha rastrellato la maggioranza della azioni di Sat innescando una forte polemica con gli enti locali.

Il manager pisano ha guidato in passato anche la Confcommercio toscana.

L'AUTOSTRADA DELLA DISCORDIA
Bargone paga il pedaggio
Ora la palla passa a Renzi
Il Pd assolve l'ex sindaco di Scarlino

Lettori: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
22-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 9

Porto, Bottai lascia il suo gioiello

E' in pole position per la presidenza operativa di Sat. Al suo posto arriva Tempesti

PROSPETTIVE

Presto iniezione di capitali stranieri. «In autunno la partita immobiliare»

di FRANCESCA BIANCHI

SI CHIUDE dopo dieci anni l'era Stefano Bottai, almeno per quanto riguarda il porto turistico di Boccadarno. Il nome dell'impreditore marinese rimarrà adesso nella storia — lunga e complessa — che ha portato alla progettazione e realizzazione del porto. Un sogno giunto a conclusione proprio grazie a Bottai dopo 40 anni di annunci e promesse e in un periodo di profonda crisi, sia del comparto della nautica che di quello dell'edilizia. Il futuro — che avrà al centro il complicato avvio dell'operazione immobiliare (ancora in stand by) e la promozione della struttura a livello internazionale — avrà un altro nome: Simone Tempesti. Sarà lui da oggi a guidare la società «Boccadarno Porto di Pisa spa» (partecipata del gruppo Panchetti e del gruppo Marianelli fin dall'acquisto dell'area) come amministratore delegato, un incarico che arriva a pochi mesi dal suo ingresso come amministratore unico della società di gestione.

«**TUTTO** l'iter autorizzativo si è concluso proprio in questi giorni con le operazioni definitive di collaudo del bacino, e anche le opere marittime sono terminate. Avevo detto che avrei lasciato subito dopo la realizzazione di tutte le infrastrutture ed è quindi giunto per me il momento di voltare pagina — queste le parole di Stefano Bottai nel giorno dell'ufficializzazione del passaggio di testimone —, di fare un passo indietro e dedicarmi ad altro». Un'altra partita tutta da giocare che per Bottai — dopo la realizzazione del porto, lo sbarco di Ikea sui terreni della Navicelli e l'addio anche alla Cosmopolitan avvenuto qualche settimana fa — potrebbe chiamarsi aeroporto, adesso per il 51% in mano al gruppo Corporacion America del magnate argentino Eduardo Eurnekian. «Se mi chiedete se li conosco, rispondo: sì, li conosco. Vedremo. Certo è che io amo le sfide — dice Bottai — e questa sarebbe particolarmente interessante. Ne sarei onorato. E avrei serie difficoltà a tirarmi indietro» dice Bottai rispetto alle voci che lo vogliono in pole position per l'incarico di presidente Sat in un ruolo che peraltro sarebbe molto operativo e meno politico rispetto al passato e lo vederebbe gestire la delicatissima fase del passaggio alla società unica con Peretola.

STEFANO Bottai conferma poi anche un altro incontro: quello con il nipote del magnate argentino, Martin Eurnekian, che a gennaio scorso ha visitato il porto («E gli è decisamente piaciuto») e che adesso si appresta a varare il suo megayacht in costruzione in uno dei cantieri dell'area dei Navicelli. Imbarcazione di lusso che potrebbe trovare "casa" proprio al porto di Boccadarno ma che, sembra, non farà da «apri-pista» all'ingresso degli argentini anche nella marina di Boccadarno.

«**STIAMO** lavorando, anzi possiamo dire che siamo alle battute conclusive, per l'entrata nella compagine societaria di investitori stranieri — conferma Simone Tempesti — sarà un ingresso importante, anche se l'imprenditoria locale conserverà, comunque, una posizione di rilievo. Un arrivo che speriamo, ci consentirà di non attingere ulteriormente alle banche per la fase di edificazione che abbiamo intenzione di avviare tra autunno e fine anno. In quel senso procederemo per lotti o macroaree, partendo dagli spazi antistanti il bacino portuale». «A quel punto — puntualizza Bottai — saranno regolarmente pagati anche i terreni di proprietà comunale su cui si andrà a costruire come previsto dagli accordi con Palazzo Gambacorti». La nazionalità degli investitori è comunque ancora top secret: svizzeri, russi, arabi - queste le ipotesi circolate nei mesi passati - non è ancora dato di sapere.

»»

Intanto il porto continua a crescere: fra una decina di giorni entrerà in funzione l'impianto di bunkeraggio per rifornire di carburante le imbarcazioni. Ieri mattina erano 143 gli scafi ormeggiati a Boccadarno a fronte di 350 posti totali. Mentre tra contratti già formalizzati e opzioni, i posti barca venduti sono arrivati a quota 103.

Ricambio all'interno del cda

INSIEME al passaggio di testimone tra Bottati e Tempesti, c'è anche un altro avvicendamento nel cda di «Boccadarno»: il consigliere Francesco Rossi viene sostituito da Riccardo Del Monte, in rappresentanza del gruppo Marianelli. Resta invece in carica nel consiglio della "Boccadarno Porto di Pisa" il professor Paolo Carrozza. Per quanto riguarda invece i numeri, il "bilancio" della costruzione del porto adesso è definitivo: oltre 100 milioni in tutto (compreso l'acquisto dei terreni), 36 milioni per le opere marittime, altri 3/4 milioni per le infrastrutture».

BOCCADARNO A UNA SVOLTA
Porto, Bottai lascia il suo gioiello

MANAGER Stefano Bottai passa il testimone a Simone Tempesti

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
PISA
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
22-GIU-2014
da pag. 1

Bottai: «Io presidente Sat? Sarei onorato»

Per il manager, chiusa la parentesi porto e Cosmopolitan, si potrebbe aprire una nuova stagione

> Accetto le sfide Sì, conosco Eurnekian ma non sono un suo consulente come si dice

PISA

C'è un gran sole che fa ribollire le banchine del porto. Attraversarle a piedi in piena mattinata non è piacevole come una giornata di primavera. Il caldo dice chiaramente che l'estate è arrivata, alcuni diportisti se ne stanno all'ombra della tettoina e all'ombra, a bordo di un golf cart, al ristorante Fuorionda arriva anche Stefano Bottai, il manager che non è più al vertice della Boccadarno Porto di Pisa Spa.

Bottai, lei è un marinese che qui voleva vedere il porto e l'operazione è andata a termine. Ipotizzava questa rivoluzione con un nuovo cda dopo neanche un anno?

«Già il giorno dell'inaugurazione dissi che avrei lasciato l'incarico. Anzi, questo cambio al vertice sarebbe dovuto avvenire anche prima».

E qual è il motivo che ha portato ad un nuovo amministratore delegato?

«Bisogna anche avere il coraggio di fermarsi, il coraggio di cambiare».

Il motivo potrebbe essere un mancato feeling con il costruttore Mirco Panchetti, maggior azionista del porto?

«No. Abbiamo avuto anche opinioni diverse, ma questo fa parte della normale dialettica fra professionisti. Il confronto è sempre positivo».

Oltre al porto ha lasciato altri incarichi?

«Non ricopro più responsabilità alla Cosmopolitan e tre anni fa avevo già lasciato la Sviluppo Navicelli. Per il resto, nulla è cambiato».

Lei parla di coraggio. Le sfide, e la costruzione del porto lo dimostra, non le fanno paura. Ma ora la città sta vivendo un momento delicato. I soci pubblici di Sat sono in difficoltà. Per i futuri assetti, si è fatto anche il suo nome. Sarà il nuovo presidente Sat?

«Non c'è nulla di deciso. Posso dire che sarei onorato. Se qualcuno mi dovesse chiedere qualcosa, potremo vedere e valutare. Le sfide, appunto, non mi fanno paura. Sicuramente la Sat con Gina Giani ha un ottimo manager e sono convinto e auspico che sarà confermata amministratore delegato».

Come giudica quanto accaduto alla Sat e i momenti di forte tensione all'interno dei soci pubblici?

«È stata una fase difficile e complicata. Spero in una rapida e positiva ricomposizione nell'interesse dell'azienda e del territorio».

Da rumors è indicato come un consulente del magnate argentino Eurnekian che guida Corporacion America.

«Conosco Eurnekian, ma non sono un suo consulente. Il nipote ha visitato il porto di Marina e una sua imbarcazione è stata costruita nei cantieri Azimut. E la speranza è che compri un posto barca nel nostro porto»

Nel caso di una sua presidenza in Sat, come vede la fusione dei due scali toscani? È fondamentale per contrastare la concorrenza?

«Riparliamone fra qualche settimana».

E, intanto, cosa farà?

«Posso anche andare in vacanza, credo di averla meritata». *(g.p.)*

Pisa
Arriva il capitale straniero e saranno costruite le case
Bottai: «Io presidente Sat? Sarei onorato»

Piombino, il caso

Concordia: parte la missione

A pagina 17

PIOMBINO IL RIMORCHIATORE «PHALESIA» DIRETTO AL GIGLIO

Stamani parte la missione sulla rotta della Concordia

Fabiani: «Documenteremo i rischi per Genova»

— PIOMBINO —

#PESTEROSSAONBOARD. Hanno deciso di chiamarla così sui social network la "spedizione" che partirà questa mattina alle 9 dal molo 1 della banchina "navi in partenza per la Sardegna" del porto di Piombino. Una spedizione, organizzata dalla Federazione del Pd, Piombino-Giglio e Giglio-Genova effettuando la rotta prevista della Concordia quando lascerà il Giglio, sul rimorchiatore Phalesia, per dimostrare tutta la pericolosità dell'operazione di traino della nave nel mezzo all'arcipelago toscano. Con l'obiettivo preciso di rivendicare come ultima destinazione il porto di Piombino che dovrebbe essere pronto per settembre.

SUL RIMORCHIATORE oltre al segretario Valerio Fabiani ci sarà anche il sindaco di Piombino Massimo Giuliani per una parte della traversata. Poi ci saranno due operai Lucchini, Valerio Pietrini che è anche un nostro consigliere comunale e Carmelo Galimi che è ormai diventato il "cameraman" ufficiale che ha documentato tutte le manifestazioni e le lotte che sono state fatte dai lavoratori a Piombino e che aiuterà la Federazione a documentare anche questo viaggio. Sarà presente anche Matilde Giovani del Pd di Grosseto.

Il rimorchiatore arriverà all'Isola del Giglio intorno alle 13 – 13.30, i naviganti incontreranno il Pd locale ed i rappresentanti della comunità del Giglio. La ripartenza è prevista per le ore 14.30 direzione Genova, dove il rimorchiatore dovrebbe arrivare nella giornata di giovedì 26 luglio. Data in cui si dovrebbe conoscere il porto di destinazione della Concordia, almeno che la palla non venga lanciata al consiglio dei ministri che a quel punto ha una settimana per esprimersi. Tutto il viaggio sarà documentato sulla pagina facebook "pesterossaonboard" e l'hashtag #pesterossaonboard che permetterà ai naviganti di informare attraverso i social in tempo reale direttamente dal rimorchiatore.

m. p.

PD Il segretario della Federazione Valerio Fabiani (a sinistra) ed il segretario cittadino Ettore Rosalba saranno a bordo del rimorchiatore

Livorno
Magrignano tirato a lucido
SCAMPATI AL CROLLO
Rissa in carcere, agenti feriti

Piombino Elba
Stamani parte la missione sulla rotta della Concordia

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
22-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 17

PIOMBINO L'UDC CRITICA LA PARTECIPAZIONE DI GIULIANI ALL'INIZIATIVA DEL PARTITO DEMOCRATICO

«Il sindaco sulla goletta rossa ci pare fuori luogo»

— PIOMBINO —

CRITICO sulla partenza del sindaco a bordo del rimorchiatore l'Udc, che ha definito l'iniziativa un «giro su una Goletta Rossa». «La Federazione Pd con la partecipazione del sindaco Massimo Giuliani intende a bordo di un rimorchiatore, che supponiamo abbiano affittato ai prezzi di mercato, il che fa presagire cifre elevate, fare un'azione dimostrativa, visto che tale iniziativa non sposta di un solo centimetro eventuali e possibili scelte definitive sulla destinazione della Concordia, casomai servirebbero pressioni direttamente sul presidente del Consiglio, nonché segretario nazionale del Pd - sottolinea il segretario Luigi Coppola - non vorremmo che tale grottesca iniziativa abbia fini totalmente diversi rispetto all'obiettivo che gli organizzatori dicono di porsi e che legittimamente sostengono.

I RISCHI ambientali che potrebbero esserci nel movimentare la Concordia non sono certo prerogativa di una Federazione di un partito. Ovviamente il Pd faccia ciò che vuole e spenda i propri soldi come meglio ritiene opportuno, anche perché non capiremmo il motivo di un regalo da parte degli ormeggiatori, ma che vi partecipi anche il sindaco di Piombino ci sembra alquanto fuori luogo ed oltretutto pretestuoso rispetto al ruolo altamente istituzionale che ricopre. Una cosa è salire su un tetto di un capannone della fabbrica per una precisa azione politica, come ha fatto Gianni Anselmi con il sostegno di tutti i cittadini, un'altra è volersi sostituire a tecnici ed esperti di diretta espressione della presidenza del Consiglio dei Ministri.

Piombino
Elba
Stamani parte la missione sulla rotta della Concordia
«Il sindaco sulla goletta rossa ci pare fuori luogo»
«La città ha problemi più importanti della crociera dei dirigenti piddini»

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
22-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 17

PIOMBINO IL CAPOGRUPPO DI FORZA ITALIA FRANCESCO FERRARI

«La città ha problemi più importanti della crociera dei dirigenti piddini»

IL PROBLEMA

«La Liguria ha lavorato in modo concreto non con le frasi ad effetto»

— PIOMBINO —

«**LA CROCIERA** del Pd piombinese, qui abbiamo necessità di altro». Ha commentato così il capogruppo di Forza Italia Francesco Ferrari l'iniziativa di questa mattina. «Questa ci mancava. Mentre a Piombino aumenta il disagio e l'angoscia dei lavoratori della Lucchini, in una città in piena crisi occupazionale ed economica, il segretario del Pd Fabiani e il suo apparato non trovano di meglio che andare in crociera — incalza Ferrari — perché in realtà di questo si tratta, di una demagogica e populistica crociera, che non ha alcuna utilità pratica ma solo l'obiettivo di mischiare le carte nella vicenda della Concordia, cercando di smarcarsi, ingenuamente, da quelle che sono le responsabilità del Pd locale in una battaglia che il partito ha sempre e solo utilizzato ai fini elettorali, pur sapendo che la battaglia era persa fin dall'inizio.

IN QUESTI mesi infatti, mentre l'apparato pieddino piombinese ed il presidente della Regione Rossi riempivano le cronache con la loro altezzosa sicurezza, illudendo di fatto, una comunità intera, in Liguria, in silenzio, l'abile e potente presidente della Regione Burlando poneva le basi dell'arrivo della Concordia nel porto di Genova. Cosa che sapevano tutti da tempo sia a Roma che a Piombino, anche se, "casualmente", la notizia della decisione dello smantellamento della nave a Genova è uscita solo il giorno dopo le elezioni amministrative. Si rimane quindi sconcertati dalla strampalata e inutile farsa marittima dell'apparato del Pd, a cui ha aderito all'ultimo momento, anche il neosindaco Giuliani che avrebbe, a nostro parere, necessità di pensare a cose ben più serie».

CRITICO
Francesco Ferrari attacca il Pd per la vicenda della Concordia

Piombino
Elba
Stamani parte la missione sulla rotta della Concordia
«Il sindaco sulla poltrona rossa ci pare fuori luogo»
«La città ha problemi più importanti della crociera dei dirigenti piddini»

PIOMBINO

Rossi: «Lotterò fino all'ultimo per portare la nave qui»

— PIOMBINO —

«IL COMMISSARIO Gabrielli dice che Piombino è stato preso in giro e che io sarei parte lesa su Costa Concordia. Francamente, a volte penso che anche Gabrielli ci stia prendendo in giro. In ogni caso fino all'ultimo io lotterò per la Costa Concordia a Piombino. Abbiamo mille ragioni». A dichiararlo è il presidente della Regione Enrico Rossi in relazione alle dichiarazioni rilasciate dal responsabile della Protezione Civile nazionale, Franco Gabrielli.

Piombino
Elba
Stamani parte la missione sulla rotta della Concordia
«Il sindaco sulla poltrona rossa ci pare fuori luogo»
«La città ha problemi più importanti della crociera dei dirigenti piddini»

Rassegna del 23/06/2014

NAVICELLI

TIRRENO PISA - Ecco Codecasa 43 vintage V sogno viaggia sull'acqua - Salvestroni Daniela 1

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
23-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 13

Ecco Codecasa 43 vintage il sogno viaggia sull'acqua

Il super yacht costruito lungo i Navicelli è un gioiello del lusso e della navigazione Studio e vasca idromassaggio nella suite armatoriale e autonomia di 4mila migli

di Daniela Salvestroni

PISA

I cantieri navali Codecasa costruiscono nel loro cantiere lungo i Navicelli una nuova imbarcazione di 43 metri di lunghezza. Si tratta del Codecasa 43 Full Beam serie vintage con una suite armatoriale dotata, per gli uomini d'affari come i personaggi del mondo dello spettacolo, di studio privato e una vasca idromassaggio esterna.

Il progetto è stato sviluppato partendo dalla piattaforma del Codecasa 42 serie vintage che nel 2011 si è aggiudicato il Nautical design awards per il best interior design. La linea è caratterizzata da uno stile classico unito a tecnologie di ultima generazione per consentire sicurezza, comfort e rispetto dell'ambiente. Gli architetti Franco e Anna Maria Della Role, progettisti del cantiere viareggino, hanno elaborato e progettato una configurazione del tutto nuova dopo essersi confrontati con armatori e professionisti del settore.

Il nuovo Codecasa 43 Full Beam, che attualmente si trova nella prima fase di costruzione all'interno del sito produttivo pisano, avrà zone di lavoro e di servizio più agevoli rispetto al Codecasa 42 grazie a mezzo metro di lunghezza in più nella zona posteriore. Per quanto riguarda le zone padronali, l'innovazione più sostanziale riguarda la suite armatoriale collocata a prua del ponte coperta, con spazi più ampi che ospiteranno anche uno studio privato.

La cabina del comandante con bagno interno sarà collocata sul ponte superiore accanto alla timoneria. Le quattro cabine per l'equipaggio saranno invece sul ponte inferiore. Inoltre sono previste quattro cabine per gli ospiti. I tre ponti interni saranno uniti da sale più grandi e luminose e da una grande scala panoramica. Tutti gli ambienti avranno finestrature più ampie rispetto al Codecasa 42. I ponti esterni sono stati resi più confortevoli con una zona living esterna a prua, che consentirà la massima riservatezza anche in banchina, e con una vasca idromassaggio. Codecasa 43 Full Beam serie vintage sarà equipaggiato con due motori Caterpillar 3512C da 1.650 Hp a 1.800 giri al minuto in grado di garantire una velocità massima di 16,5 nodi marini nelle condizioni di dislocamento leggero e di un'autonomia di 4 mila miglia nautiche alla velocità di crociera di 11 nodi.

Insomma, come dire, tutti i comfort di lusso sono garantiti all'armatore come ai suoi ospiti, comandante ed equipaggio potranno lavorare nelle migliori condizioni: ma grazie anche alla grande autonomia, il super yacht non si porrà limiti sulle mete da raggiungere.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AZIENDA

Fulvio, da 40 anni al comando

Il prodotto Codecasa è un prodotto realizzato grazie ad un diretto contatto tra il cliente e la famiglia Codecasa. Fulvio Codecasa, al timone dell'azienda da 40 anni, è affiancato nella gestione del cantiere dalle figlie Fulvia e Elena, e dai rispettivi mariti, Ennio Buonomo e Fabio Lofrese.
Fulvio Codecasa segue, assieme ai propri familiari, tutte le fasi costruttive dei propri yacht, dalle linee generali ai particolari, dal progetto alle finiture.I cantieri navali Codecasa hanno un portafoglio clienti di tutto rispetto e, tra questi,personaggi di fama internazionale che lavorano nell'imprenditoria, nella finanza e nella moda.

Un modello del meraviglioso yacht Codecasa 43 43 Full Beam serie vintage

Rassegna del 24/06/2014

NAUTICA

NAZIONE TOSCANA & LIGURIA - Viareggio - Benetti, il maxi yacht salva i posti di lavoro - ... 1

NAZIONE VIAREGGIO - Il cantiere Benetti «respinge, la crisi «My Paradis» la scommessa del futuro - ... 2

NAVICELLI

NAZIONE PISA-PONTEDERA - «Pisa segreta», ecco altri tre libretti. Si parla di Giubileo, Scienza e Tirrena - Castelli Renzo 3

Lettori: n.d.
LA NAZIONE TOSCANA & LIGURIA
24-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 30

VIAREGGIO LA SCOMMESSA PER IL FUTURO E' IL 33 METRI «MY PARADIS»

Benetti, il maxi yacht salva i posti di lavoro

VIAREGGIO

MENTRE molti cantieri storici della Darsena fanno i conti con gli ammortizzatori sociali, cassa integrazione e solidarietà per i dipendenti con cui gestire la crisi di commesse, c'è anche chi trova spunti e occasioni per conservare posti di lavoro che altrimenti avrebbero potuto essere a rischio. E' il caso del «Benetti» — uno dei marchi della tradizione nautica del Made in Italy — che ha annunciato la produzione del nuovo modello «Tradition Supreme»: il primo, il 33 metri «My Paradis» (un armatore straniero ha prenotato il primo esemplare) è già una realtà, anche se per il battesimo ufficiale bisognerà attendere la grande stagione dei saloni internazionali. Benetti dà appuntamento a Cannes in occasione dello Yachting Festival in calendario dal 9 al 14 settembre. Un'occasione d'oro per il «My Paradis» per mandare in estasi coloro che apprezzano il marchio Benetti. Insomma puntanto sulla qualità, il cantiere viareggino è più che mai intenzionato a vincere le grandi sfide sul mercato internazionale della nautica guardando anche alle aree asiatiche emergenti.

Vincenzo Poerio ad di Benetti

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
24-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 7

NAUTICA IL PRIMO SCAFO DELLA NUOVA SERIE PRESENTATO ALL'ARMATORE

Il cantiere Benetti «respinge» la crisi «My Paradis» la scommessa del futuro

UN NUOVO modello sul mercato internazionale è stato presentato dal cantiere Benetti: per ora solo all'armatore ma nel prossimo autunno, quando comincerà la grande stagione delle mostre galleggianti e noi, sarà «esibito» a Cannes su un palcoscenico internazionale eccellente. Insomma, sul piano operativo e funzionale, il Benetti cerca di farsi largo con un prodotto di qualità nel segno di una consolidata tradizione che affonda le sue radici nel tempo. Il presente dunque dovrebbe aprire nuovi spiragli operativi e dare altre risorse operative al cantiere.

IL NUOVO MOTORYACHT- My Paradis, primo dei tre esemplari in costruzione appartenenti al nuovo modello Tradition Supreme 108', della gamma Class Displacement di Benetti è pronto dunque a vincere le sue piccole battaglie, cercando di strizzare l'occhiolino a imprenditori interessati a quel segmento di mercato. «Lo yacht — assicura la direzione aziendale — sarà presentato in anteprima mondiale al Cannes Yachting Festival 2014». Un appuntamento da non perdere per coloro che amano gli scafi della tradizione del cantiere Benetti.

QUALITA', tradizione e innovazione si fondono in questo «prodotto» della nautica viareggina con interni che seguono un design molto particolari, con una ricchezza di accessori. Novità importanti anche in sala macchine: il nuovo yacht è stato dotato di un nuovo sistema di propulsione ibrida che consentirà di navigare, oltre che con i tradizionali motori principali, anche utilizzando due motori elettrici da 35 kw.C on il battesimo dell'acqua di My Paradis, Benetti presenta dunque al mercato il nuovo Tradition Supreme 108', modello della Benetti Class Displacement, la gamma di yacht dislocanti in materiale composito dai 93' ai 145'.

DEBUTTO UFFICIALE
E' previsto in occasione del Cannes Yachting Festival di settembre

IN QUESTO MODO il cantiere Benetti intende consolidare la propria leadership nel settore: il nuovo Tradition Supreme 108 infatti si caratterizza per elementi stilistici e tecnici che ne fanno un modello estremamente innovativo pronto anche a sbarcare sui grandi mercati americani e in futuro, in quelli sempre più interessati alla qualità del Made in Italy della Cina e delle arrembanti tigri orientali.

«RIVOLUZIONE» Il nuovo «My Paradis» che vuole conquistare il mercato

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
Dir. Resp.: Marcello Mancini
24-GIU-2014
da pag. 7

DA OGGI IN EDICOLA I LETTORI SEGNALANO DETTAGLI SUI NEGOZI STORICI

«Pisa segreta», ecco altri tre libretti Si parla di Giubileo, Scienza e Tirrenia

SI AVVIA alla fase conclusiva l'uscita dei libretti di «Pisa segreta», l'iniziativa del nostro giornale che ha raccolto così vasti consensi. Erano esattamente quarant'anni, cioè dall'uscita dell'Album di Pisa, che «La Nazione» non offriva al suo vasto pubblico di lettori una ricerca così ampia sulla città e la sua storia. Dopo i primi quindici volumi che hanno toccato i più diversi aspetti della vita cittadina del passato più o meno remoto, quanti acquisteranno 'La Nazione' oggi, domani e giovedì troveranno altri tre «segreti» dal titolo «Giubileo», «Scienza», «Tirrenia». Nella prossima settimana la conclusione con «San Rossore» e «Vettovaglie», una chiusura che ha un duplice significato: perché è proprio all'area delle Vettovaglie che si fa risalire il nucleo originario della città e perché piazza delle Vettovaglie è stata per lunghissimo tempo il cuore pulsante e popolare di Pisa.

UNA PUBBLICAZIONE tanto ampia, che andava a toccare aspetti diversissimi della storia, dell'arte e del costume cittadino, era destinata a passare sotto la lente di lettori molto attenti e appassionati della città che svelano ulteriori dettagli sui temi trattati e anche qualche involontaria svista od omissione. Pochissime per la verità, almeno per quanto ci è stato segnalato. Dobbiamo dare atto a Maria Stella Bettini che è vero che nel suo secondo soggiorno pisano Percy Bysshe Shelley (dal 1820 al 1822) non abitò con la moglie Mary l'autrice di Frankestein) a palazzo Lanfranchi ma nel secondo dei «Tre palazzi» Scotto-Corsini sul lungarno Galilei, mentre ringraziamo Ernesto Battelli che interviene a proposito di piazza Santa Caterina, laddove è stato scritto che furono abbattuti «alcuni edifici» per fare più larga la piazza nella parte che oggi si chiama Martiri della Libertà. Il lettore ricorda che quegli «edifici» erano in realtà la chiesa medievale di San Lorenzo della Rivolta.

UNO dei volumi più recenti nei quali si è parlato di vecchi «negozi e mestieri» ha sollecitato il cortese intervento di Antonella Pucci la quale ha ricordato a tutti noi, e ai pisani più dimentichi del passato, che in via Tavoleria opera tutt'oggi un'attività di costruttori di bilance che era stata fondata nel lontano 1876 — con laboratorio in via Cavalca — dal bisnonno Ezio Pucci. L'attività è proseguita con il figlio Gino, il nipote Gianpiero ed è oggi ancora presente grazie alla stessa Antonella Pucci che ne è la titolare. La testimonianza è corredata dall'invio di una bella fotografia, che pubblichiamo qui sopra, nella quale si vede il bisnonno Ezio al lavoro con alcuni suoi operai all'inizio del Novecento. Tre interventi che stanno a sottolineare come l'iniziativa del nostro giornale sia entrata nel cuore dei lettori e di tutti coloro che amano questa città, i suoi costumi, la sua storia.

Renzo Castelli

FOCUS

20
I titoli della raccolta
Si compone di 20 volumetti la raccolta Pisa Segreta, in omaggio con La Nazione fino al 2 luglio

100.000
Le copie stampate
Per ogni libretto vengono distribuite in omaggio 5mila copie. In totale i volumi stampati sono dunque 100mila

7
Gli sponsor del progetto
Sono: Banca di Cascina, Confcommercio, Cna. Paim, Navicelli Spa, oltre al sostegno del Comune e di Enel Green Power

Rassegna del 25/06/2014

NAVICELLI

NAZIONE PISA-PONTEDERA - Aeroporto Riapre l'Opa degli argentini Enti pubblici a un bivio - Il nodo infrastrutture - Scalata Sat, oggi si riapre l'Opa. I soci pubblici di fronte a un bivio - Vezzosi Guglielmo 1

TIRRENO PISA - Telecamere lungo il canale per controllare il "traffico" - ... 2

NAZIONE TOSCANA & LIGURIA - Telecamere e raggi infrarossi vigileranno sui Navicelli - ... 3

NAZIONE LIVORNO - «Acqua pubblica? Ci sono le fontanelle...» Del Nista: «Non mi muovo fino al 2016» - ... 4

NAZIONE LIVORNO - INFRASTRUTTURE Scolmatore navigabile Otto telecamere per monitorare la grande via d'acqua - ... 6

VARIE

NAZIONE GROSSETO - Operazione Meeting, prima nave da crociera giunta a Porto Ercole - ... 7

TIRRENO - IL FUTURO DEL RELITTO La Concordia fa rotta verso un altro rinvio - Bonuccelli Ilaria 8

TIRRENO - Intervista ad Enrico Rossi - «Ma io insisto, aspettiamo a decidere» - ... 10

TIRRENO - Il pd in barca frettoloso quel rientro alla base - ... 11

TIRRENO - L'intervento - L'arte marinaresca dice Piombino - Milani Cino 12

NAZIONE LIVORNO - Scirocco a 20 nodi sulla rotta della Concordia - ... 13

NAZIONE LIVORNO - Il Pd toscano condivide la posizione di Silvia Velo - ... 14

TIRRENO PIOMBINO-ELBA - Concordia, il rimorchiatore torna a casa - ... 15

TIRRENO PIOMBINO-ELBA - Silvia Velo: «Ribadisco che niente è ancora deciso» - ... 16

NAZIONE TOSCANA & LIGURIA - AEROPORTI Riapre l'opa su Pisa Bottai candidato per il vertice Sat - G.V. 17

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
Dir. Resp.: Marcello Mancini
25-GIU-2014
da pag. 6

Aeroporto

Riapre l'Opa degli argentini Enti pubblici a un bivio

VEZZOSI ■ Nel Nazionale e a pagina 6

IL NODO INFRASTRUTTURE

Scalata Sat, oggi si riapre l'Opa I soci pubblici di fronte a un bivio

L'alternativa: restare in trincea o cercare la mediazione

SCENARI

Il punto di svolta potrebbe essere la presidenza operativa di Stefano Bottai

di GUGLIELMO VEZZOSI

FRONTE del «Galilei», inizia oggi un'altra partita fondamentale per le sorti dello scalo pisano e di Sat. Si riaprono infatti i termini per l'Opa e ci sarà tempo fino al 1° luglio per eventuali nuove adesioni all'offerta degli argentini di Corporacion America, che già detengono il 52,3% delle azioni. Maggioranza assoluta dunque, importante per controllare il cda, ma non ancora per procedere speditamente alla fusione tra Sat e Adf in un'unica società. Operazione per la quale gli uomini di Eurnekian hanno bisogno dei due terzi delle azioni, senza le quali il blocco pubblico pisano potrebbe fermare alcune delibere, come appunto quelle per una fusione.

MA QUANTO resisterà il Patto pubblico o quello che ne rimane, uscito a pezzi dal confronto con Eurnekian? Comune (8,45% delle quote), Provincia (9,27%), Fondazione Pisa (8,62%) e Camera di Commercio (7,87%) stanno al momento dalla stessa parte della barricata, ma uno stato di guerra permanente rischia di essere pericoloso, soprattutto perché non porta a niente, ma riduce in un pericoloso isolamento. E' infatti evidente che se anche non potranno nell'immediato realizzare la fusione tra le due società, gli argentini hanno comunque il controllo totale dei due scali e saranno loro a dettare la linea all'interno dei cda, piaccia o non piaccia agli enti pisani del vecchio Patto che ha guidato Sat fino a pochi giorni fa. Il sindaco Marco Filippeschi attende la sentenza del Tar — con la quale ha impugnato la delibera di vendiat delle azioni della Regione — attesa per venerdì. Ma passato anche questo termine, occorrerà tirare una linea e cercare di recuperare sul terreno del dialogo dopo il bagno di sangue di queste settimane.

IL PRESIDENTE dell'Unione Industriale, Federigo Federighi **(nella foto)**, in questi giorni, ha detto chiaramente che non è più tempo di scontri di campanile, ma quello di chiedere alla Regione di creare le condizioni perché Pisa possa raggiungere i 7 milioni di passeggeri e Firenze i 4,5 milioni e a Corporacion America di esporre un piano industriale secondo queste linee. Partendo da qui un buon punto di mediazione potrebbe essere quello di una presidenza operativa in Sat, per la quale si fa sempre più insistente il nome di Stefano Bottai, imprenditore pisano che ha dimostrato con i fatti (la costruzione del porto, l'arrivo di Ikea, il recupero dell'area dei Navicelli, i tanti investimenti sul litorale) di quale stoffa è fatto. Gode sicuramente la fiducia dei nuovi padroni argenti, ma anche della stima dei pisani. Proprio lui, dunque, potrebbe riannodare il filo di un dialogo che, proprio nell'interesse di Pisa, non può restare spezzato in eterno.

NAVICELLI HI-TECH

Telecamere lungo il canale per controllare il "traffico"

PISA

Otto telecamere collocate lungo il canale, raggi infrarossi e tre sonde per il monitoraggio delle acque "guarderanno" costantemente il traffico nautico sul Canale dei Navicelli, la via d'acqua che attraverso il collegamento dello scolmatore dell'Arno, a sud, e dell'incile, a nord, permetterà di collegare Pisa e Livorno.

La nuova infrastruttura sarà ufficialmente presentata venerdì, ma già se ne conoscono alcuni dettagli.

Il sistema di osservazione e monitoraggio è stato finanziato attraverso il progetto 'Lose' (logistica e sicurezza del trasporto merci) nell'ambito del programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013 che ha come capofila la Provincia di Lucca ed è composto da un partenariato di soggetti pubblici liguri, corsi e toscani.

Per il territorio pisano, la Provincia di Pisa, partner effettivo del progetto, ha individuato la Spa Navicelli di Pisa, societa' di gestione del canale, come soggetto in grado di garantire la realizzazione dell'infrastruttura di monitoraggio traffico fluviale lungo i Navicelli e il controllo dei parametri ambientali della qualita' delle acque. L'infrastruttura e' stata installata da Telecom Italia, dopo avere vinto la gara d'appalto. Nello specifico, il progetto ha portato alla realizzazione di quattro punti di monitoraggio lungo il canale: alla foce, dove l'idrovia si unisce allo Scolmatore (2 telecamere, una barriera infrarossi e una sonda monitoraggio acque), al ponte mobile di Tombolo (2 telecamere), alla Darsena Panchetti (2 telecamere, una sonda monitoraggio acque) e all'Incile (2 telecamere e una sonda).

Se il parcheggio ha posti liberi te lo dicono i super sensori

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
LA NAZIONE TOSCANA & LIGURIA
Dir. Resp.: Marcello Mancini
25-GIU-2014
da pag. 18

PISA NUOVO IMPIANTO LUNGO IL CANALE

Telecamere e raggi infrarossi vigileranno sui Navicelli

'PROGETTO LOSE'

Monitoraggio in quattro punti: la via d'acqua permetterà il collegamento con Livorno

PISA

OTTO TELECAMERE collocate lungo il canale, raggi infrarossi e tre sonde per il monitoraggio delle acque 'guarderanno' costantemente il traffico nautico sul Canale dei Navicelli, la via d'acqua che attraverso il collegamento dello scolmatore dell'Arno, a sud, e dell'incile, a nord, permetterà di collegare Pisa e Livorno. La nuova infrastruttura sarà ufficialmente presentata venerdì, ma già se ne conoscono alcuni dettagli.

Il sistema di osservazione e monitoraggio è stato finanziato attraverso il progetto 'Lose' (logistica e sicurezza del trasporto merci) nell'ambito del programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013 che ha come capofila la Provincia di Lucca ed è composto da un partenariato di soggetti pubblici liguri, corsi e toscani.

Per il territorio pisano, la Provincia di Pisa, partner effettivo del progetto, ha individuato la Spa Navicelli di Pisa, società di gestione del canale, come soggetto in grado di garantire la realizzazione dell'infrastruttura di monitoraggio traffico fluviale lungo i Navicelli e il controllo dei parametri ambientali della qualità delle acque. L'infrastruttura è stata installata da Telecom Italia, dopo aver vinto la gara d'appalto.

Nello specifico, il progetto ha portato alla realizzazione di quattro punti di monitoraggio lungo il canale: alla foce, dove l'idrovia si unisce allo Scolmatore (2 telecamere, una barriera infrarossi e una sonda monitoraggio acque), al ponte mobile di Tombolo (2 telecamere), alla Darsena Panchetti (2 telecamere, una sonda monitoraggio acque) e all'Incile (2 telecamere e una sonda).

Concordia, il relitto verso Genova
La Toscana tenta l'ultima virata

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
25-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 5

«Acqua pubblica? Ci sono le fontanelle...» Del Nista: «Non mi muovo fino al 2016»

La stoccata del presidente di Asa dopo le dichiarazioni del primo cittadino

IL MANDATO
«HO ANCHE PENSATO DI RIMETTERE IL MANDATO MA QUESTA SOCIETÀ NON È GESTITA SOLO DAL PUBBLICO, CI SONO ANCHE I PRIVATI»

CANALE DEI NAVICELLI
«IL LAVORO NEGLI ULTIMI TEMPI SI È CONCENTRATO SULL'IMPONENTE INTERVENTO AL CANALE DEI NAVICELLI»

di MICHELA BERTI

— LIVORNO —

NON CI PENSA nemmeno a dare le dimissioni. Fabio Del Nista, presidente di Asa, ha un mandato rinnovato alcuni mesi fa dall'ex sindaco Alessandro Cosimi che dura fino al 2016. «Abbiamo scritto al sindaco Filippo Nogarin — dice Del Nista — per avere un confronto sul lavoro che Asa sta facendo...». Insomma il presidente della società che distribuisce l'acqua si rende disponibile ad un incontro con il primo cittadino ma con molto garbo fa anche capire che intende proseguire il suo lavoro. Dunque niente dimissioni per lui «sinceramente ho anche pensato di rimettere il mandato — sussurra Del Nista — ma questa società non è gestita solo dal pubblico, ci sono anche i privati; c'è un consiglio di sorveglianza nominato dai soci e un consiglio di amministrazione nominato a sua volta da quello di sorveglianza...».

E SEMBRA PROPRIO che il presidente — per anni dirigente del Monte dei Paschi e leader della Margherita — sia ben «agguantato» per restare al suo posto. Il lavoro negli ultimi tempi si è concentrato su alcune partite importanti come l'imponente intervento al Canale dei Navicelli dove nel marzo dello scorso anno un'improvvisa rottura delle tubature mise a secco la città per tre giorni, con enormi disagi per 100mila livornesi. «Mi dispace che certe cose non siano conosciute — continua Del Nista — ma noi stiamo facendo un enorme bypass sotto il canale è talmente grosso che le persone ci stanno in piedi. Questo per evitare che si ripetano gravi episodi».

MA IL PRESIDENTE di Asa snocciola anche altri progetti: «Stiamo predisponendo il revamping del Rivellino...». Proprio quel Rivellino che il sindaco Nogarin ha detto di voler spostare: «Per spostarlo, non si sa bene dove tra l'altro, servono 100 milioni di euro. Una bella cifra rispetto a quello che spendiamo, ovvero 7 di milioni di euro, per metterlo in sicurezza. Questo ci permette di produrre acqua industriale e consentiamo ai cittadini di annaffiare i giardini gratuitamente». E infine la soddisfazione per le 125 fontanelle su tutto il territorio coperto dal servizio di Asa. «Abbiamo messo a posto tutte le fontanelle cittadine — ha detto Del Nista — ora sono come nuove. Questa è acqua pubblica». La lingua batte dove il dente duole: acqua pubblica. Il sindaco, anche in campagna elettorale, è stato chiaro: «Attuerò il referendum per la ripubblicizzazione dell'acqua». Una slogan che quasi tutti i candidati sindaco hanno ripetuto alla vigilia del voto.

> Il socio va rimborsato...
>
> **«Questa società da 10 anni ha un socio privato, che deve essere rimborsato se l'intenzione è quella di mandarlo a casa»**

IL PRESIDENTE di Asa sorride e aggiunge: «Questa società da dieci anni ha un socio privato. Se c'è la volontà di mandarlo a casa va pagato e anche rimborsato perché comunque in questi anni ha fatto degli investimenti. E comunque non è detto che vada a buon fine». L'operazione di ripubblicizzazione può valere 25 milioni di euro che i Comuni — che comunque oggi riscuotono i canoni — dovranno trovare nelle more dei bilanci sempre più risicati. Il Comune ha questi soldi?

92 milioni di investimenti

«**DAL 2008** al 2013 — si legge sul sito www.asa.it — abbiamo investito 92 milioni di euro per superare ogni diffi coltà e garantire acqua di qualità e servizi di depurazione che mantengono pulito il nostro mare. Nel 2013 abbiamo fornito 26,5 milioni di metri cubi di acqua potabile».

Le fontanelle «ambientali»

A FINE 2013, le fontanelle dei "Tre Ponti", del quartiere Coteto e di via del Gazometro hanno erogato rispettivamente 5089, 5613 e 2700 metri cubi di acqua. Sono stati risparmiate 350 tonnellate di plastica che non sono entrate nel circuito dei rifiuti

IL RUOLO Fabio Del Nista presidente della società Asa

INFRASTRUTTURE

Scolmatore navigabile Otto telecamere per monitorare la grande via d'acqua

— LIVORNO —

OTTO telecamere collocate lungo il canale, raggi infrarossi e tre sonde per il monitoraggio delle acque 'guarderanno' costantemente il traffico nautico sul Canale dei Navicelli, la via d'acqua che attraverso il collegamento dello scolmatore dell'Arno, a sud, e dell'incile, a nord, permetterà di collegare Pisa e Livorno. La nuova infrastruttura sarà presentata venerdì prossimo, ma già se ne conoscono alcuni dettagli. Il sistema di osservazione e monitoraggio è stato finanziato attraverso il progetto 'Lose' (logistica e sicurezza del trasporto merci) nell'ambito del programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013 che ha come capofila la Provincia di Lucca ed è composto da un partenariato di soggetti pubblici liguri, corsi e toscani. Per il territorio pisano, la Provincia di Pisa, partner effettivo del progetto, ha individuato la Spa Navicelli, società di gestione del canale, come soggetto in grado di garantire la realizzazione dell'infrastruttura di monitoraggio traffico fluviale lungo i Navicelli e il controllo dei parametri ambientali della qualitàdelle acque. L'infrastruttura è stata installata da Telecom Italia, dopo avere vinto la gara d'appalto. Nello specifico, il progetto ha portato alla realizzazione di quattro punti di monitoraggio lungo il canale: alla foce, dove l'idrovia si unisce allo Scolmatore (2 telecamere, una barriera infrarossi e una sonda monitoraggio acque), al ponte mobile di Tombolo (2 telecamere), alla Darsena Panchetti (2 telecamere, una sonda monitoraggio acque) e all'Incile (2 telecamere e una sonda).

Lettori: n.d.
LA NAZIONE GROSSETO
25-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 11

Operazione Meeting, prima nave da crociera giunta a Porto Ercole

L'OPERAZIONE del Meeting, svoltosi al Golf Resort, comincia a dare i suoi frutti: a Porto Ercole è arrivata la nave crociere Club Meda 2, un cinque alberi di 187 metri, larga 20, la prima nave crociera del programma 2014-2017. E l'assessore all'economia del mare, Luigi Scotto, con il sindaco Arturo Cerulli sono subito saliti a bordo per parlare con il comandante della nave, offrendogli una targa ricordo. L'assessore nei giorni scorsi era andato a Genova per contattare tre compagnie di navigazione, la Hugo Trumpy, la Cemar e la Medov, presenti al Meeting, una delle quali ha appunto fatto arrivare a Porto Ercole la Club Meda 2. «Nel 2017 — spiega Scotto — l'Argentario diventerà una tappa fissa per navi da crociera, cosa mai riuscita, per il periodo che va da marzo a ottobre». E al Molo della Pilarella approdano i mega-yacht: due inglesi giunti giusto ieri mattina.

TURISTI Cerulli il comandante e Scotto

Lettori: 623.000
IL TIRRENO
25-GIU-2014
Diffusione: 73.130
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 2

IL FUTURO DEL RELITTO

La Concordia fa rotta verso un altro rinvio

Nella conferenza dei servizi oggi ci saranno il no di Regione e Provincia, così il via libera a Genova sarà lasciato al governo

» Intanto pochissime prenotazioni per il Giglio, domenica scorsa i tre barcaioli dell'isola hanno portato alle spiagge solo 30 turisti I danni del naufragio sono destinati a crescere

di Ilaria Bonuccelli

I pareri sono tutti pronti. La Regione Toscana vota contro. La Provincia di Grosseto vota contro. Il Giglio, invece, si astiene. Vuole che la Concordia venga portata via, dall'isola, dopo due anni e mezzo dal naufragio. Ma senza danni per l'ambiente e per il turismo che, invece, è (già) in ginocchio. Il sindaco Sergio Ortelli lo dirà oggi alla conferenza dei servizi che dovrà esprimersi sul trasferimento e sul porto di destinazione del relitto. Ma soprattutto lo ripeterà domani quando il capo della protezione civile, Franco Gabrielli, arriverà al Giglio. Da commissario straordinario fresco di proroga (fino al 31 dicembre) e con i pieni poteri confermati al Senato, dovrà spiegare cosa è stato deciso a Roma: probabilmente che la scelta è stata rimessa nelle mani del governo.

Anche se che la Concordia vada a Genova ormai è scontato. Nonostante perfino il segretario regionale del Pd, Dario Parrini ammetta di aver sempre «pensato che sotto il profilo ambientale Piombino sia in assoluto la scelta più sicura. Per questo ritengo che il ministero dell'Ambiente debba valutare il piano presentato da Costa, subordinando al principio di precauzione ogni decisione». Certo, con la Toscana che vota contro il viaggio di 5 giorni nel Santuario dei cetacei, è improbabile che la conferenza dei servizi oggi approvi il progetto selezionato da Costa. Neppure dopo la lunga presentazione che la società ha in mente: avrebbe perfino preparato tre dossier, uno sul rischio di dispersione di idrocarburi in mare, uno sul trasferimento della nave e uno sull'attraversamento del santuario dei cetacei.

Gli enti toscani, però, non hanno intenzione di accettare documenti integrativi. «Se fossero introdotti elementi di novità - ribadiscono - ci dovrebbe essere dato il tempo di studiarli. Ma siccome tutti abbiamo già confezionato il parere per la conferenza finale, la discussione è chiusa. A meno di non prorogare i tempi della conferenza». Che, però, per decisione del consiglio dei ministri, si scioglie domani.

Con queste premesse appare (quasi) inevitabile che a indicare Genova come porto finale sia il governo. Per ufficializzare la decisione il consiglio dei ministri ha 7 giorni dalla chiusura della conferenza dei servizi, tenendo conto, ovviamente, dei rischi del viaggio e delle prescrizioni. I rischi dovevano dimostrarli gli esponenti del Pd di Piombino con un viaggio su un rimorchio lungo la rotta dal Giglio a Genova: ma, una volta oltrepassate le isole toscane, hanno percorso il tratto di mare fino a Genova a una velocità superiore ai due nodi, in modo da poter essere di ritorno a Piombino in tempo per la conferenza dei servizi.

Le prescrizioni arrivano soprattutto dagli enti. L'Arpat è preoccupata per la fuoriuscita di liquami dal relitto sia in fase di rigalleggiamento che di trasferimento: infatti ha messo a disposizione il Poseidon (la propria nave) per seguire il convoglio della Concordia fino a quando navigherà entro in confini del mare toscano. L'Asl di Grosseto, invece, è più preoccupata della potabilità dell'acqua sull'isola: vuole che siano garantite scorte sufficienti nel caso in cui il rigalleggiamento possa interessare il dissalatore e lasciare il Giglio senza acqua da bere.

Al contrario, non si sbilancia il Parco nazionale dell'Arcipelago, nonostante tutte le rotte tracciate da Costa prevedano che il relitto possa fare una sosta di 48 ore fra le isole dopo la prima fase di navigazione. Al Parco interessa soprattutto che il relitto lasci il Giglio quanto prima. Il desiderio anche di Ortelli. A condizione, però, di sapere quanto dureranno e come si svolgeranno le operazioni di rigalleggiamento. Invece, non ha mai ricevuto le risposte sollecitate a Costa. Rassicurazioni pubbliche che avrebbero impedito alla stagione di collassare: domenica scorsa i tre barcaioli dell'isola hanno portato alle spiagge 30 turisti. E le prenotazioni latitano, perché ancora non si sa quando la nave se ne andrà fra il 13 luglio e il 9 agosto. Per questo «quasi nessuno prenota perché non sanno neppure se potranno arrivare e se non ce la faranno chiederanno di essere rimborsati». Un conto che si aggiungerà agli 80 milioni di danni che il Giglio ha già chiesto a Costa.

SOCIAL
GUARDA LA MAPPA MULTI-MEDIALE
inquadra la pagina con la App

Il relitto della Concordia ancora davanti all'isola del Giglio

Lettori: 623.000
IL TIRRENO
25-GIU-2014
Diffusione: 73.130
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 2

«Ma io insisto, aspettiamo a decidere»

Rossi: quella del porto ligure è una scelta incomprensibile, arriviamo almeno fino alla fine di luglio

FIRENZE

«Aspettiamo fino alla fine di luglio. Solo allora potremo capire se Piombino sarà pronta a settembre per ospitare la Concordia. Non vedo questa fretta di scegliere Genova», è quanto sostiene il presidente della Regione Enrico Rossi al *Tirreno*.

Scelta incomprensibile?

«Sì, per tante ragioni. Non capisco ad esempio perché non si sia voluto mettere a confronto i due progetti, quello di Piombino e l'altro di Genova. Sarebbe molto semplice: vediamo le carte, e scegliamo le migliori».

Invece?

«C'è il rischio che il mondo, dopo averci preso in giro per l'inchino di Schettino, ora facciamo altrettanto per i tanti inchini che vengono fatti a Costa Concordia. L'armatore, non dimentichiamolo, che ha provocato il disastro».

Perché la scelta di Genova?

«E' quello che vorrei sapere, capire. Io penso ad esempio che abbiano capito che la rottamazione delle navi è un grande business. Un'intuizione che noi abbiamo avuto da tempo. Piombino avrà un escavo di 20 metri, unico in Italia assieme a quello di Gioia Tauro. I lavori al porto di Piombino, a prescindere del destino della Concordia, sono stati un investimento cruciale. Per un'opera che comunque rimane».

Però in attesa degli affari futuri...

«Sulla Concordia, sia chiaro, non molliamo. Se a settembre Piombino sarà pronta non c'è ragione perché non vada lì. Il governo non può lasciare questa decisione solo e soltanto in mano privata e ci vuole una valutazione ponderata dei rischi. Aspettiamo luglio e primi di agosto e se Piombino è in stato avanzato e se si può portarla lì, non c'è Genova che tenga».

Però Costa insiste: vuole Genova.

«Ripeto, la decisione spetta al governo. Che si dia una mossa».

(m.l.)

Il presidente della Regione Enrico Rossi in una recente visita a Piombino

IL PD IN BARCA

FRETTOLOSO QUEL RIENTRO ALLA BASE

Sono fatti di acciaio ma non di mare. E hanno mollato. Proprio quando è stata annunciata l'allerta burrasca nel Tirreno centrale. Avrebbero potuto registrare i pericoli del mare aperto, dove non ci sono più isole dietro le quali ripararsi. I piombinesi sulla rotta della Concordia sono stati sconfitti dalla fretta: sono arrivati a Genova in tre giorni, invece che in cinque, il tempo che impiegherà il relitto dal Giglio alla Liguria. L'obiettivo era mostrare che cosa si rischia a bordo di un rimorchiatore - pure senza un relitto lungo 290 metri al traino - con una traversata così lunga. Avrebbero dovuto dimostrare che è impossibile trovare cinque giorni di bonaccia. Invece hanno scelto di essere a Piombino per raccontare un'esperienza a metà nel giorno in cui probabilmente non si sceglierà neppure il porto per la Concordia. Ai fatti hanno scelto le parole. Peccato. (i.b.)

IL FUTURO DEL RELITTO
La Concordia fa rotta verso un altro rinvio
«Ma io insisto, aspettiamo a decidere»

L'INTERVENTO

L'ARTE MARINARESCA DICE PIOMBINO

SCELTA IN SICUREZZA

Tutto sarà fatto per il meglio ma su quale sia l'approdo più sicuro non ci sono dubbi

di CINO MILANI *

Parlare di Costa Concordia, non è per niente facile, soprattutto perché l'argomento riguarda qualche cosa mai avvenuta prima. Si può incorrere in brutte figure, io per primo ero alquanto scettico sul fatto che fosse possibile raddrizzare la nave tutta intera e non nego che ho seguito tutta l'operazione alla televisione con ammirazione e sentendomi orgoglioso di essere italiano. Bisogna partire dalla fiducia, meritata sul campo da attribuire a tutti coloro che fino ad oggi si sono impegnati giorno e notte per raddrizzarla e riportare il relitto in un porto sicuro. Questa gente rappresenta quanto di meglio possiamo esprimere come paese in tecnologia e in questo momento di perenne crisi abbiamo bisogno di credere nelle nostre eccellenze. Per cui credo che qualsiasi possa essere il porto in cui decideranno di portare la nave, niente verrà lasciato al caso o all' approssimazione: rotte ben studiate, previsioni meteorologiche dichiarate, e monitorate 24 ore su 24. Sicuramente se andrà a Genova, prima di lasciare Capo Corso - tratto di mare che non permette di sbagliare, dopo la Corsica facendo rotta per Genova non esistono più possibilità di trovare riparo – dovranno essere valutate con una approssimazione molto vicina alla certezza le previsioni meteo dei due-tre giorni successivi, anche se il limite di due metri d'onda, in mare aperto, nel Tirreno non è una situazione che si concretizza facilmente, a prescindere dal vento predominante sia libeccio o grecale. I rimorchiatori saranno di adeguata potenza per il traino, adatti ad intervenire in qualsiasi condizione, insomma io prevedo che quando una scelta verrà fatta tutto si svolgerà in sicurezza, con un monitoraggio costante da parte degli uomini della Guardia Costiera, che fino ad oggi si sono dimostrati una vera garanzia. Ma tornassi a vestire i panni di Comandante, o meglio del comandante di quella nave e qualcuno mi chiedesse quale ritengo il porto più sicuro dove portare la mia nave, non esiterei un attimo a rispondere Piombino. Questo non per campanilismo, ma semplicemente perché in mare ci sono regole non scritte, frutto di millenni di esperienza, e una nave che ha dei problemi, nel nostro caso stiamo parlando di una nave che è il problema, da sempre si rifugia nel porto più vicino. Questo è quello che vi risponderebbe un comandante di Piombino, ma anche di Genova o di Trieste, nessuno si azzarderebbe a proseguire fino a Genova. E siccome, come ho detto all'inizio un'operazione così è senza precedenti, sarebbe opportuno ridurre la soglia di rischio al minimo! Questo farebbe un buon comandante e un armatore coscienzioso, perché in mare c'è sempre qualche cosa da imparare. Ben diverso è il discorso legato alle acque putride, provenienti dai locali interni, prigioniere dello scafo finché questo è appoggiato sul fondo, ma che tutti sanno che non appena la nave tornerà a galleggiare, inevitabilmente inizieranno a defluire verso l'esterno, in pratica in mare, e questo creerà un danno a prescindere da dove la nave vada. Sicuramente più corto è il tragitto, minore sarà lo sversamento. Detto questo la mia speranza è che qualsiasi decisione venga presa, possa essere dettata dalla logica e dal buon senso e che come purtroppo ultimamente accade, non prevalgano interessi economici o politici. Sicuramente la Toscana vanta un grosso credito, nei confronti di Costa e della Concordia, che non si salderebbe certo portando la nave a Piombino, ma già sarebbe qualche cosa. Ma se così non sarà, non ci resta che confidare nelle istituzioni e nei tecnici, sperando che finiscano le polemiche, perché alla fine fino ad oggi hanno avuto ragione, anche se io nel Mare Nostrum terrei conto anche di quell'arte marinaresca che non segue regole di fisica o matematiche, ma che in mare conta più di tante formule e questa dice che la Concordia deve andare a Piombino.

**comandante, già capo pilota del porto di Livorno*

IL FUTURO DEL RELITTO
La Concordia fa rotta verso un altro rinvio
«Ma io insisto, aspettiamo a decidere»

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
25-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 13

PIOMBINO IL RIMORCHIATORE «PHALESIA» È ARRIVATO FINO A GENOVA, OGGI IL RIENTRO AL PORTO

Scirocco a 20 nodi sulla rotta della Concordia

Diario di bordo della spedizione del Pd per testare i rischi del trasporto in Liguria

— PIOMBINO —

IL RIMORCHIATORE «Phalesia» rientra a Piombino. L'arrivo è previsto per questo pomeriggio alle 18.30. Quattro i giorni di navigazione, e non cinque come erano previsti ripercorrendo la rotta – probabile – che dovrebbe fare la Concordia se il porto di demolizione sarà quello di Genova. Ieri intorno alle 13 il rimorchiatore è arrivato a Genova. Poi la decisione di ripartire subito dopo per Piombino: oggi si decide sul futuro della Concordia. Prosegue quindi fino alle 18, 18.30 la traversata del rimorchiatore salpato dal porto di Piombino domenica mattina – intorno alle 9 - con a bordo l'equipaggio tecnico (Dario, Massimo e Andrea), il segretario Pd Val di Cornia-Elba Valerio Fabiani, il sindaco di Piombino Massimo Giuliani e due operai della Lucchini, Valerio Pietrini e Carmelo Galimi, che hanno voluto partecipare a questa spedizione.

DIREZIONE Giglio. Tra vento di scirocco, mare lungo e onde alte il rimorchiatore ha raggiunto l'isola del Giglio, ha portato un saluto al sindaco Sergio Ortelli e alla delegazione del Pd di Grosseto che si è mobilitata per portare il proprio sostegno a questa iniziativa. Dall'Isola del Giglio il mezzo da lavoro ha puntato verso Genova, "non senza difficoltà" come conferma in un post il segretario Pd Fabiani sulla pagina facebook pesterossaonboard. "Lo scirocco è arrivato fino a 20 nodi proprio quando eravamo in uno dei tratti più delicati del percorso, nella parte più settentrionale dell'arcipelago, fra Capraia, Gorgona e le secche di Santa Lucia". Lunedì cambio rotta: Marciana Marina. Carmelo Galimi non riusciva più a sopportare il mal di mare, è così sceso. Nella nottata la decisione di aumentare il ritmo della navigazione, perché oggi si terrà la Conferenza dei Servizi che dovrà assegnare le operazioni di smantellamento e la delegazione voleva essere a Piombino. Ieri mattina alla prima luce hanno visto la costa ligure, poi La Spezia e dopo Genova.

SUBITO dopo è stata invertita la rotta. Il rientro del rimorchiatore è previsto per le ore 18.30 al porto di Piombino, dove ad aspettare i naviganti saranno presenti cittadini, militanti e il sindaco di Piombino Massimo Giuliani (che era sceso al Giglio, ndr) insieme agli amministratori del territorio. Un'iniziativa organizzata dal Pd per dimostrare tutta la pericolosità dell'operazione che vorrebbe fare Costa Crociere, trasportare la Concordia in giro per l'arcipelago fino a Genova. L'obiettivo era quello di confermare la volontà di portare la nave invece a Piombino, il porto dovrebbe essere infatti in grado di ospitare il relitto già da settembre.

m. p.

MISSIONE COMPIUTA Il consigliere Valerio Pietrini (a sin.) e il segretario Valerio Fabiani, sullo sfondo Genova

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
25-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 13

PIOMBINO «MOLTI RISCHI PER GENOVA. SE IL TRASFERIMENTO SLITTA A SETTEMBRE MEGLIO IL PORTO PIÙ VICINO»

Il Pd toscano condivide la posizione di Silvia Velo

IL SEGRETARIO
Dario Parrini è intervenuto sul caso della nave Costa

— PIOMBINO —

«**IL MINISTERO** valuti il piano presentato da Costa Crociere applicando il principio di precauzione rispetto ai rischi per l'ambiente marino». Così Dario Parrini segretario regionale del Pd a poche ore dalla scelta della Conferenza dei servizi sull'ultima destinazione delle Concordia.

«**TROVO** condivisibili le dichiarazioni rilasciate dal sottosegretario all'ambiente Silvia Velo sulla questione Concordia. Non possono esserci e sono certo che non ci saranno sottovalutazioni di sorta, da parte del governo e di tutte le autorità competenti, sulle implicazioni ambientali dell'eventuale trasporto a Genova della nave. Ho sempre pensato e continuo a pensare che sotto questo profilo Piombino sia in assoluto la scelta più sicura. Per questo ritengo che il ministero debba valutare il piano presentato da Costa Crociere applicando integralmente e col massimo rigore possibile il principio di precauzione rispetto ai rischi per l'ambiente marino, a ciò subordinando ogni decisione. I timori in relazione a tali rischi, giustamente sottolineati nei giorni scorsi anche dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, sono forti e oggettivi e non possono essere facilmente messi in secondo piano. Sono convinto che da questo punto di vista l'attenzione del governo sarà estrema.

MI PARE inoltre evidente che il fattore-tempo è cruciale: se per qualche ragione, laddove l'ipotesi Genova si rivelasse ambientalmente praticabile e venisse perciò privilegiata, dovesse emergere che lo spostamento del relitto non può essere effettuato prima di settembre, anche il percorso di individuazione del luogo definitivo di approdo della nave dovrebbe essere soggetto a nuove valutazioni e ad ulteriori approfondimenti».

PRUDENTE
Dario Parrini

Piombino Elba
Scirocco a 20 nodi sulla rotta della Concordia
CONCORDIA A PIOMBINO

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
PIOMBINO - ELBA
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
25-GIU-2014
da pag. 3

Concordia, il rimorchiatore torna a casa

Fabiani: «Abbiamo visto quanto sono precarie le condizioni meteomarine, e come sono delicati i passaggi vicino alle isole»

PIOMBINO

Nella giornata in cui la Conferenza dei servizi dovrebbe dire la parola decisiva sulla destinazione finale della Concordia (ma in realtà, visto che occorre l'unanimità è praticamente scontato che la palla passerà al Consiglio dei ministri), fa ritorno a Piombino il rimorchiatore del Pd con a bordo Valerio Fabiani e Valerio Pietrini.

Il "Phalesia" era salpato dal porto di Piombino domenica mattina, ieri ha raggiunto Genova e ha subito fatto dietrofront, proprio per essere di nuovo a Piombino nella giornata della Conferenza dei servizi. «Siamo gli unici ad aver fatto questo viaggio – ha detto ieri mattina Fabiani – abbiamo visto quanto è precario il tempo, quanto sono variabili le condizioni del mare e quanto sono delicati i passaggi vicino alle isole. Vogliamo dirlo a tutti». Fabiani e Pietrini sono attesi oggi intorno alle 18,30 al porto, dove ad attenderli ci sarà il sindaco Massimo Giuliani, insieme ad altri amministratori del comprensorio.

Oggi dunque a Roma si confrontano tecnici e politici dei ministeri dell'Ambiente, dei Trasporti, di Toscana e Liguria. Ci sarà in particolare il governatore Enrico Rossi, che spiegherà le ragioni del suo no al trasferimento della Concordia a Genova, ma ci sarà anche la Costa che annuncia nuovi dossier per controbattere le eccezioni sollevate dalla Toscana, riguardo l'eventuale dispersione di idrocarburi durante il trasferimento dal Giglio a Genova, le condizioni di trasporto del relitto e l'attraversamento dell'area marina protetta denominata Santuario dei cetacei.

Ieri è intervenuto anche il segretario regionale del Pd, Dario Parrini, per dirsi «certo che non ci saranno sottovalutazioni da parte del governo e di tutte le autorità competenti, sulle implicazioni ambientali dell'eventuale trasporto a Genova della nave. Ho sempre pensato e continuo a pensare che sotto questo profilo Piombino sia in assoluto la scelta più sicura. Per questo ritengo che il ministero debba valutare il piano presentato da Costa applicando integralmente e col massimo rigore possibile il principio di precauzione rispetto ai rischi per l'ambiente marino, a ciò subordinando ogni decisione».

«I timori in relazione a tali rischi, giustamente sottolineati nei giorni scorsi anche dal presidente della Regione Enrico Rossi, - ha aggiunto Parrini - sono forti e oggettivi e non possono essere facilmente messi in secondo piano. Sono convinto che da questo punto di vista l'attenzione del governo sarà estrema».

Parrini infine ha sostenuto la tesi già espressa il giorno precedente dal sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo: «Mi pare evidente – ha detto il segretario regionale dei democratici – che il fattore-tempo sia cruciale: se per qualche ragione, laddove l'ipotesi Genova si rivelasse ambientalmente praticabile e venisse perciò privilegiata, dovesse emergere che lo spostamento del relitto non può essere effettuato prima di settembre, anche il percorso di individuazione del luogo definitivo di approdo della nave dovrebbe essere soggetto a nuove valutazioni e a ulteriori approfondimenti».

Il rimorchiatore Phalesia alla partenza da Piombino (foto Paolo Barlettani)

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
PIOMBINO - ELBA
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
25-GIU-2014
da pag. 3

Silvia Velo: «Ribadisco che niente è ancora deciso»

PIOMBINO

Dopo qualche polemica il sottosegretario all'ambiente, la piombinese Silvia Velo, chiarisce: «Sono sempre stata e sarò dalla parte di Piombino e dei piombinesi. Ho sempre ritenuto che la destinazione di Piombino fosse la scelta migliore e mi sono battuta (e lo faccio tutt'ora) per questa soluzione che, personalmente ritengo la più sicura dal punto di vista ambientale, oltre che una straordinaria opportunità per il nostro territorio. Alcune precisazioni, però, sono dovute. Il consiglio dei ministri - di cui io non faccio parte - ha deciso lo scorso 16 giugno, con una delibera, che lo spostamento della Concordia va effettuato il prima possibile e, inoltre, che la conferenza dei servizi valuti solo le proposte presentate da Costa, che ha avanzato Genova come unica opzione. Io ho espresso il mio personale dissenso, ma il consiglio dei ministri ha preso una decisione di cui prendo atto. Il ministero dell'ambiente sta lavorando per fornire un parere improntato sulle massime precauzioni possibili di natura ambientale, vincoli, prescrizioni, paletti e richieste di approfondimenti. Se in conferenza non si trova un accordo, la decisione viene demandata al consiglio dei ministri. Quindi, che la vicenda non è chiusa. E per me non sarà chiusa fino a che non si avvieranno le procedure di rigalleggiamento e di rimozione del relitto. Infatti, se la scelta di Costa di portare la Concordia a Genova è basata sulla scadenza del 20 luglio, qualora non dovessero essere rispettati i tempi, si dovrebbe rimettere in discussione l'intera operazione e andrebbe rivalutata l'opzione Piombino, pronto a settembre. Quindi nessun cambio di posizione, ma la logica conseguenza di quanto ho detto. Niente è ancora deciso».

Silvia Velo

Concordia, il rimorchiatore torna a casa

Mercato europeo senza concertazione

AEROPORTI

Riapre l'opa su Pisa Bottai candidato per il vertice Sat

PISA

DA OGGI, fino al 1° luglio, torna ad aprirsi l'opa di Corporacion America verso Sat, la società dell'aeroporto «Galilei». Il magnate argentino Eduardo Eurnekian ha già il 52,3% delle azioni, ma vuole arrivare a due terzi per procedere verso la fusione con la fiorentina Adf. I soci del vecchio patto parasociale (Comune di Pisa 8,45%, Provincia 9,27%, Camera di Commercio 7,87% e Fondazione Pisa 8,62%) sono di fronte a un bivio: continuare ad arroccarsi o riallacciare il dialogo con Corporacion. Un mediatore potrebbe essere Stefano Bottai, imprenditore pisano che al suo attivo vanta la realizzazione del porto turistico di Boccardarno. E' in pole position per la presidenza di Sat: piace agli argentini ed è stimato dai pisani.

G.V.

Stefano Bottai

Rassegna del 26/06/2014

NAUTICA

TIRRENO VIAREGGIO - Incontro Perini-Fiom: incognita ordinativi - Francesconi Donatella 1

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
26-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 5

NAUTICA

Incontro Perini-Fiom: incognita ordinativi

VIAREGGIO

Ancora un incontro sindacale, ieri, con Perini Navi. Ed un altro è fissato per la metà di luglio. «Una cassaintegrazione di queste dimensioni non se l'aspettava nessuno», commenta Nicola Riva che affianca, in questo periodo il segretario generale della Fiom, Lamberto Pocai.

Riva ricorda: «Un terzo del cantiere è in cassaintegrazione al momento e se non entrano nuovi ordini il rischio è che la situazione peggiori».

L'azienda, però - questo è il segnale positivo che il sindacato comunque individua - «afferma di voler scommettere su attività fino a ieri non considerate, come sono il rimessaggio ed il refitting». Attività che, è evidente, non danno certo i profitti della costruzione dei maxi velieri, ma consentono di arrivare fino al giro di boa dei nuovi ordinativi attesi. Oltre ad ampliare il servizio epr la clientela.

Per i quali però, sottolinea Riva, «al momento ci sono problemi a concretizzare le trattative in corso».

Una difficoltà sulla quale pesa - a detta del sindacato - anche il fatto che «una parte di coloro che acquisivano le commesse se n'è andata».

Perini Navi - continua ancora Nicola Riva - è in un momento delicato, nel quale «sta cambiando la filosofia aziendale, che passa da una gestione più orientata ad un modello familiare ad un modello industriale, necessario per poter sopravvivere. Questo è quanto ha annunciato il nuovo amministratore delegato (Enrico Dell'Artino, *ndr*): l'azienda vuole fare il salto ad una gestione industriale. E questo comporta dei cambiamenti radicali, dai gruppi dirigenti a scendere».

Secondo quanto emerge dagli incontri sindacali, infine, non vi sarebbe il paventato rischio di chiusura dell'attività a Viareggio. Rischio sempre negato anche dallo stesso Dell'Artino: «Se l'azienda mantiene tutti gli impegni che si è presa - conclude Nicola Riva - ci sono a nostro avviso tutte le condizioni per superare la crisi».

Donatella Francesconi

Proteste dei pazienti per i pasti in ospedale L'Asl verificheremo

Incontro Perini-Fiom incognita ordinativi

Rassegna del 27/06/2014

NAUTICA

NAZIONE VIAREGGIO - Cola apicco la corazzata «Darsena» Polo nautico in rivolta contro il Comune, 400 esuberi nei cantieri. Oggi sciopera Perini - «No al frazionamento della concessione O la Darsena diventerà un rimessaggio» - Nelli Beppe 1

TIRRENO VIAREGGIO - Settembre nero per la nautica L'allarme della Fiom - Francesconi Donatella 3

NAVICELLI

TIRRENO PISA - Partita iva e professionisti seminario alla Navicelli spa - ... 4

NAZIONE PISA-PONTEDERA - Parco e piano di gestione: ok alla riqualificazione della golena d'Amo - Bianchi Francesca 5

VARIE

TIRRENO - Il futuro del relitto - Gabrielli: entro il 20 luglio vi porto via la Concordia - Ferri Francesca 6

TIRRENO - Matteoli: servono approfondimenti, meglio Piombino - ... 8

TIRRENO PISA - Rimessaggi lungo l'Arno sì a concessioni e Condon - ... 9

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
27-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 5

Cola a picco la corazzata «Darsena»

Polo nautico in rivolta contro il Comune, 400 esuberi nei cantieri. Oggi sciopera Perini Servizi a pagina 4

«No al frazionamento della concessione O la Darsena diventerà un rimessaggio»

I lavoratori di Polo nautico temono la fregatura da Regione e Comune

BANCHE E FINANZA
«LE AREE DIVISE SERVONO PER LE VENDITE DELLE AZIENDE PER IL REFIT»

I DEBITI
«L'IMPRESA CHE NON PAGA IL MUTUO DEL CONSORZIO VERSERA' LA SUA QUOTA?»

LAMBERTO POCAI
SI' AL TRASFERIMENTO DI 25 ADDETTI DA FIPA A SANLORENZO, CHI VUOLE PUO' ANCORA PRODURRE

di BEPPE NELLI

L'ASSEMBLEA dei lavoratori di Polo nautico ha approvato l'accordo con Fipa e Sanlorenzo per il trasferimento di 25 lavoratori dal primo al secondo cantiere, come annunciato dalle aziende il 16 giugno scorso. Questa è l'unica buona notizia. Per il resto si avvicina una tragedia occupazionale simile a quella del fallimento Sec, dalle cui ceneri era nato proprio il Polo nautico.

ALL'ULTIMA conta avevamo annunciato 50 esuberi alla Fipa. Ieri i sindacati hanno spiegato che «gli esuberi sono 90 su 110 addetti». E l'assemblea è stata convocata per dare una risposta alle comunicazioni fatte dall'assessore al porto Giovanni Giannerini: «Ha detto che il sindaco intende rispettare il vecchio mandato del consiglio comunale contro il frazionamento della concessione Polo nautico, però non può neppure escluderla, c'è anzi una possibilità di concedere il frazionamento per consentire alle aziende socie di negoziare i propri debiti con le banche. Noi siamo contrari. E inoltre la Capitaneria di porto ha fatto sapere che la diffida del Polo nautico alla Port Authority per ottenere il frazionamento non vale nulla perché la procedura è stata sbagliata». Osserva Lamberto Pocai, segretario provinciale Fiom-Cgil: «Dicono che il frazionamento aumenterebbe il subentro di altri imprenditori nelle aziende in crisi. Ma il valore immobiliare prima della crisi era 50 milioni, oggi è 27-28 milioni. Se i soci di Pn hanno difficoltà a pagare la propria quota del mutuo generale, come potrebbero domani pagare direttamente alla banca? Qui ci sono aziende in cassa integrazione da 3 anni, una è fallita, e i cantieri minori non sono in condizioni di rilanciare la produzione». Massimo Iacopinelli, Rsu Polo nautico, proviene dal fallimento Sec: «Dal 2005 al 2010 a nessuno fregava delle concessioni perché c'erano lavoro e guadagni a sfare. Ora le aziende vogliono rientrare da qualche altra parte. Dietro ci sono le banche che vogliono le concessioni divise per chi si presenterà a comprarle, per valorizzare gli immobili in futuro. Però la concessione unica ci protegge, nessuno è stato mandato via in modo violento nonostante la riforma Fornero. Fipa dichiara 90 esuberi su 110 ma non licenzia perché non ha la concessione e non vuole perderla. Quindi, parlando di frazionamento, il piano industriale e occupazionale dov'è? Il comune può permettersi la distruzione del porto?».

COL POLO nautico che vede a rischio 300 operai su 400, si capiscono i timori di Stefano Bertozzi, anche lui membro dell'Rsu: «Il frazionamento della concessione sarebbe un ulteriore regalo agli imprenditori, che con la riforma Fornero potranno licenziare, liberarsi del peso degli operai, e fare solo rimessaggio con maggiori profitti e minori costi». E' lo scenario possibile della fine delle costruzioni navali viareggine.

Viareggio
Cola a picco la corazzata «Darsena»
ALBA DI FUOCO
Il Comune eredita altri debiti

IL DISASTRO DEI CANTIERI
«No al frazionamento della concessione O la Darsena diventerà un rimessaggio»

LE NOVITA'

Giannerini

«L'ASSESSORE ci ha incontrati: prima ha detto no al frazionamento, poi è diventato possibilista per aiutare le aziende. Noi ricordiamo al Comune la responsabilità sul futuro del nostro porto»

La Capitaneria

«HA fatto sapere che la procedura fatta da Pn per la diffida inviata alla Port Authority è stata sbagliata. Adesso tocca alla Regione, deve fare una seria politica di reindustrializzazione»

Sciopero Perini

OGGI dalle 15 alle 17 si astengono dal lavoro i dipendenti di Perini Navi, contro lo smantellamento dei reparti alberi: «Dicono che rimuovono i vecchi macchinari per sostituirli, ma chi ci crede?»

FIOM-CGIL Sindacalisti e rappresentanti delle Rsu del Polo Nautico

NUMERI

300
ESUBERI
I POSTI di lavoro a rischio nelle aziende del solo Polo nautico, dove «manca un piano industriale»

27
MILIONI DI EURO
IL VALORE immobiliare complessivo di Pn: prima della crisi internazionale arrivava alla cifra kolossal di 50 milioni

60
METRI
LA LUNGHEZZA massima di uno yacht realizzabile da Fipa: col frazionamento si farà solo a Livorno e Spezia

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
27-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 5

Settembre nero per la nautica L'allarme della Fiom

Oggi due ore di sciopero da Perini Navi con presidio
Il sindacato alla Regione: basta con la "novella" del refitting

di Donatella Francesconi

VIAREGGIO

Sciopero da Perini Navi, oggi pomeriggio, con presidio davanti allo storico cantiere della grande nautica viareggina. Una scelta, quella dei lavoratori, che arriva dopo l'incontro di mercoledì con l'azienda a caccia di ordinativi che - a detta del sindacato - stentano a concretizzarsi. Perini, con il nuovo amministratore delegato Enrico Dell'Artino (ex dirigente Piaggio), sta tentando il salto da azienda di stampo familiare ad un modello che la renda in grado di stare sul mercato. Ma il momento è quello che è. Come hanno denunciato ieri mattina sindacalisti Fiom e delegati delle aziende consorziate in Polo Nautico. «In questa città ci si spertica per il futuro del Carnevale - dice senza giri di parole Giovanni Martinelli, delegato sindacale in Fipa - ma non c'è la stessa consapevolezza per la crisi della cantieristica. Ed è assurdo: perché sono in ballo le sorti di centinaia di persone . Ed è a rischio la stessa Viareggio produttiva...È un'ecatombe...».

Nella Darsena in cui, al momento, lavorano ancora davvero solo SanLorenzo e Fratelli Rossi, la ripresa dell'attività a settembre vede nero. Considerando anche - sottolinea il sindacato - che la cassintegrazione in deroga "muore" in tutta Italia con il 31 agosto prossimo. «Serve una seria politica di reindustrializzazione della Darsena - dichiara Nicola Riva, sindacalista Fiom -: e la Regione Toscana non può cavarsela con il refitting-futuro di Viareggio». Una "novella" alla quale non crede più nessuno, visto che la stessa Cna sostiene operazioni in questo senso ma in Cina. «Richiamiamo Regione e Comune di Viareggio alle responsabilità di natura politica», continua Riva: «Si sta giocando con l'occupazione e con la vita di tantissime persone!».

E va considerato - su questo la Fiom è netta - che il settembre nero in arrivo fa seguito a quattro anni di crisi. Che ha portato esuberi a Perini (50), Fipa (80 su 108 dipendenti), Polo nautico (300 posti a rischio su 400 lavoratori), la cassaintegrazione da Azimut-Benetti, qualche fallimento anche illustre e la polverizzazione del sistema dell'indotto, le cui imprese si sentono offrire massimi ribassi dai cantieri, con cifre da non starci assolutamente dentro.

In questo quadro devastato del quale la politica tutta fa finta di non accorgersi («le condizioni sono peggiorate perfino dall'incontro fatto con il presidente Rossi nel dicembre scorso», ricorda Lamberto Pocai, segretario generale della Fiom provinciale) ieri i lavoratori di Fipa hanno approvato l'accordo con SanLorenzo che prende in affitto un capannone della stessa Fipa nell'area Polo nautico, mette al lavoro una decina di persone tra coloro che da troppo tempo erano in cassaintegrazione, con l'impegno - entro la fine del 2015 - a reintegrare altri 15 lavoratori attraverso l'affitto di un altro capannone. Così che nel 2016 - questa la prospettiva industriale - «i lotti di Fipa oggi in Polo nautico - spiega Pocai - passeranno a SanLorenzo che si riserva l'acquisizione di Fipa Immobiliare ed il subentro definitivo nella realtà di Polo Nautico».

PARTITA IVA E PROFESSIONISTI SEMINARIO ALLA NAVICELLI SPA

■■ Venerdì 4 luglio a partire dalle 9.30, presso l'auditorium Gagliardi della Spa Navicelli di Pisa, in via della Darsena 3, si terrà il seminario di approfondimento "P. Iva i liberi professionisti entrano in Europa". Il seminario intende promuovere la conoscenza delle priorità europee al 2020 per le libere professioni; favorire l'orientamento tra diversi strumenti di finanziamento messi a disposizione della programmazione 2014/2020; fornire gli strumenti utili per pianificare con successo diretto ai finanziamenti comunitari.

Lettori: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
27-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 12

Parco e piano di gestione: ok alla riqualificazione della golena d'Arno

UN ANNO di lavoro, 38 osservazioni, una buona dose di polemiche e alcuni progetti-chiave che arrivano finalmente (almeno sulla carta) a compimento. A partire dalla "storica rivoluzione" - così è definita dall'assessore Zambito - che riguarda la golena d'Arno, area che adesso ha tutte le carte in regola per diventare un porto fluviale. Il consiglio direttivo del Parco ha, infatti, adottato l'atto che chiude l'iter per l'aggiornamento del Piano di gestione delle Tenute di Tombolo e Coltano. Una "variante - sottolinea l'assessore - che ora è legge". Quattro le direttrici: oltre allo sviluppo sostenibile della golena d'Arno, il potenziamento della viabilità del litorale, il rilancio di Coltano e una ulteriore strutturazione dell'area della cantieristica ai Navicelli. La golena. Diventa reale ed effettiva la possibilità di una ristrutturazione - senza aumenti di volumetria - dei manufatti presenti. "Viene dsuperato - spiega Zambito - il decreto regio che regolava le distanze dalle sponde e dalla strada per le strutture a servizio delle unità nautiche. Si aprono quindi le porte a un piano di recupero che ora passa nelle mani dei privati. La fase 2 sarà quella di proporre alla Regione di affidare le competenze in materia di navigabilità dell'Arno al Comune e il riconoscimento della golena come porto fluviale". "Si tratta di un risultato storico per la golena - dice il sindaco Marco Filippeschi - adesso ci sono tutte le premesse necessarie per realizzare quel grande porto naturale fluviale per la nautica da diporto e turistica, integrato con quello di Boccadarno". Litorale. Le soluzioni comprese nella variante sono l'ampliamento della Bigattiera e la realizzazione di tre parcheggi scambiatori con la possibilità di includere, nei primi due casi, anche un impianto di distribuzione carburanti. Inserita nella variante anche la previsione di una rete di mobilità ciclabile che comprenda anche il tracciato del "trammino". «Esprimiamo grande soddisfazione per la definitiva approvazione della nostra proposta in merito al dare il via libera a un piano di riqualificazione delle strutture dei rimessaggi e dei cantieri in golena d'Arno — affermano i consiglieri Petrucci e Nerini di Noi adesso Pisa — . L'iter è iniziato mesi fa con l'approvazione della nostra proposta dal consiglio comunale, proposta che prevede anche di affidare la gestione del fiume tra la foce e l'incile alla società Navicelli spa per trovare una soluzione al problema navigabilità».

Francesca Bianchi

Cavalieri, tornano a splendere gli stemmi

Lettori: 623.000
IL TIRRENO
27-GIU-2014
Diffusione: 73.130
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 2

IL FUTURO DEL RELITTO

Gabrielli: entro il 20 luglio vi porto via la Concordia

L'incontro del commissario con la popolazione stremata dell'Isola del Giglio «La nave non può sopportare un altro inverno, il percorso è già tracciato»

» Il traffico del porto sarà sospeso per se ore nel momento critico del rigalleggiamento, e per altre quattro al momento dell'attracco al primo traghetto: l'ora X sarà entro il 15

di Francesca Ferri

INVIATA ALL'ISOLA DEL GIGLIO

Il relitto torna ad essere nave. Dopo due anni e mezzo dal naufragio, entro il 20 luglio la Costa Concordia lascerà punta della Gabbianara e l'isola del Giglio alla volta di Genova. L'ultima parola affidata al consiglio dei ministri di lunedì? Una pura formalità.

«Il relitto non può sopportare un altro inverno e il percorso è già tracciato» dice il commissario per l'emergenza della Concordia, il prefetto Franco Gabrielli.

«Non ci interessa il porto di destinazione, ci interessa che la nave se ne vada via il prima possibile e nel miglior modo possibile», dice il sindaco del Giglio, Sergio Ortelli.

Costa ha già pronto il piano dettagliato per le operazioni di rigalleggiamento e successiva traversata e insieme a Gabrielli lo ha presentato ieri pomeriggio ai gigliesi, in un incontro in piazza al porto al quale hanno partecipato anche Ortelli, Beniamino Maltese, direttore finanziario di Costa, e Franco Porcellacchia, ingegnere di Costa. La data precisa per iniziare il conto alla rovescia ancora non c'è: tante variabili in gioco, prima di tutte le condizioni meteomarine. Sarà comunque entro il 15 luglio, presumibilmente il 12. Da lì ci vorranno in tutto cinque o sei giorni per far rigalleggiare la nave e farle riprendere il largo.

In questo lasso di tempo la Concordia dovrà riguadagnare 12 metri di parte emersa, per raggiungere i complessivi 30 metri emersi e ottenere un pescaggio di 18, 5 metri.

Per rimettere "in piedi" la nave si lavorerà a una delicata rimessa in equilibrio attraverso il progressivo svuotamento dei cassoni applicati sulle fiancate, che saranno 30 in tutto: 15 sul lato di dritta, già installati, e 15 su quello di sinistra dove al momento ne mancano da montare 3. Un quarto, il P14, è stato installato proprio ieri.

Saranno loro i "protagonisti" del rigalleggiamento della nave: i cassoni sono infatti riempiti di acqua di zavorra: svuotandoli e immettendo dentro aria compressa la nave si solleverà.

I dettagli delle operazioni sono stati illustrati al foltissimo pubblico gigliese da Porcellacchia, che ha elencato quattro fasi. Nella fase uno la nave sarà sollevata a partire dalla poppa per circa 2 metri. L'operazione durerà 6 ore circa. Sarà proposto all'autorità marittima di sospendere il traffico del porto per 6 ore perché sono le ore più critiche.

«Finite le 6 ore la vita riprenderà come prima fino all'ultimo momento in cui la nave partirà», assicura Porcellacchia. Al termine di questa fase il relitto sarà spostato verso est di 30 metri con rimorchiatori e ormeggiato con cavi in modo da poter sopportare anche condizioni di mare con onde fino a due metri.

La fase 2 durerà due giorni in cui saranno collegate le ultime 4 catene mancanti e i 7 cavi di collegamento dei cassoni per abbassarne alcuni di dritta rimasti più alti.

Nella fase 3 avverrà l'espulsione dell'acqua di zavorra dai cassoni ed emergeranno i ponti ora sott'acqua, prima il ponte 6 e poi giù giù fino al ponte 3. Sarà una manovra delicatissima, accompagnata dal continuo controllo dei sistemi pneumatici, elettrici e del software installati sul relitto per quest'operazione.

La fase 4 sarà quella della manovra finale che inizierà alle 8,30, quando sarà attraccato il primo traghetto da Porto Santo Stefano. Da quel momento infatti il porto sarà chiuso per 4 ore. La Concordia sarà collegata con i rimorchiatori e, dopo i necessari controlli, inizierà la traversata verso Genova, trainata per 200 miglia a una velocità di appena 2 nodi.

A bordo, nella control room, ci sarà lui, Nick Sloane, l'uomo del parbuckling, il "raddrizzamento".

«Ma queste sono operazioni più complesse di quelle del parbuckling», frena gli animi Porcellacchia. Un po' per la delicatezza delle manovre, un po' perché cadono nel pieno della stagione balneare in un'isola, il Giglio, già in crisi di presenze.

«Per questo in conferenza dei servizi abbiamo chiesto precise prescrizioni», spiega Ortelli. Prescrizioni che si traducono in divieto del transito marittimo ma non, al momento, in quello di balneazione.

Il temuto blocco del porto, infatti, si riduce in tutto a dieci ore (sei il primo giorno e quattro l'ultimo). «Non ci saranno divieti di balneazione né spiagge chiuse», spiega a margine dell' incontro Gabrielli.

Insomma, se tutto fila liscio e le condizioni meteo non sono avverse, il relitto della nave da Crociera naufragata al Giglio il 13 gennaio 2012 dovrebbe dunque lasciare per sempre l'isola toscana nel giro di neanche un mese.

E poi? Ai gigliesi resta la preoccupazione di cosa lascerà dietro di sé la nave una volta partita: resterà la struttura di sostegno subacquea? Sarà ripulito il fondale? Che garanzie ci sono sulla serietà delle ditte? Maltese non ha ancora risposte precise ma ha una scadenza: «Entro agosto vorremmo avere già aver appaltato il lavoro e una ditta all'opera», dice. Agosto, appunto, «quando lo skyline del Giglio non sarà più questo». Parola di Gabrielli.

L'assemblea all'Isola Del Giglio con Franco Gabrielli

Il relitto della Concordia

Matteoli: servono approfondimenti, meglio Piombino

ISOLA DEL GIGLIO. Il senatore di Forza Italia, Altero Matteoli, presidente della Commissione Lavori pubblici e Trasporti, non ha dubbi: «Prima di decidere eventualmente il trasferimento della nave "Concordia" nel porto di Genova è necessario fare altri approfondimenti tecnici. L'Isola del Giglio dista da Genova circa 200 miglia ed è previsto che la nave possa essere trainata ad una velocità di un miglio all'ora. Si calcola che in un giorno saranno percorsi non più di trenta miglia e che a Genova la nave arriverebbe dopo una settimana. Se, malauguratamente, e nessuno lo può escludere, le condizioni meteo marine lungo il tragitto diventassero avverse, per esempio, se si dovessero affrontare onde alte più di un metro, la stabilità della "Concordia" potrebbe essere seriamente compromessa con conseguenze non augurabili». Secondo Matteoli, quindi, «sotto questo aspetto, non di poco rilievo, il porto di Piombino sarebbe oggettivamente ideale perché vicinissimo al punto in cui la nave si trova attualmente ancorata».

IL FUTURO DEL RELITTO
Gabrielli: entro il 20 luglio vi porto via la Concordia

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
PISA
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
27-GIU-2014
da pag. 1

LA SVOLTA » CAMBIA IL PIANO DI GESTIONE

Rimessaggi lungo l'Arno sì a concessioni e condoni

Superati i vincoli del Regio Decreto, nuove possibilità per le attività nautiche Parco e Comune: «Ora un grande porto fluviale fino a Boccadarno»

di Francesco Loi

PISA

Golena lungo il viale D'Annunzio più "Boccadarno" come un unico porto turistico da 3mila posti barca complessivi. Compiuto un passo in avanti decisivo verso questo obiettivo che «costituisce uno dei pilastri della legislatura», dicono il sindaco Marco Filippeschi e l'assessore all'urbanistica Ylenia Zambito. Tale passo è rappresentato ora dalla possibilità di mettere finalmente in regola tutti i rimessaggi, una sessantina, e le attività che si trovano lungo il tratto finale del fiume.

La svolta, a suo modo storica, è contenuta nell'aggiornamento del piano di gestione delle Tenute di Tombolo e Coltano, come annuncia il presidente dell'Ente Parco Fabrizio Manfredi. L'atto prevede anche il via libera per importanti opere riguardanti la mobilità sul litorale e Coltano (ne parliamo a parte).

Lungo la riva sinistra dell'Arno, nel corso degli anni si sono sviluppate molte attività legate alla nautica «che non hanno piena legittimità e per questo non è possibile riconoscerle». Descrive con queste parole, l'assessore Zambito, una situazione complessa in golena dove si contano sulle dita di una mano le attività che possono vantare vere e proprie concessioni, mentre tutte le altre corrispondono al Demanio un'indennità di occupazione delle aree e basta. In pratica, sono poche le certezze per i titolari di queste aree.

Ma cosa cambia con il nuovo piano di gestione? Una serie di sentenze ha permesso di superare il Regio Decreto del 1904 che regolava l'area imponendo determinate distanze da fiume e strada per poter avere strutture da destinare alla propria attività. Così, una serie di manufatti sorti negli anni rischiavano di essere fuori legge. Ora però queste distanze sono state riviste e soprattutto accorciate, permettendo anche, spiegano i tecnici di Parco e Comune, «una normativa più elastica in materia di pontili di attracco».

I titolari di attività in golena hanno dunque la possibilità di presentare progetti, ottenere condoni e mettere in regola ogni cosa, ottenendo finalmente concessioni pluriennali. «In questo modo - spiega l'assessore Zambito - si daranno le certezze che gli imprenditori chiedevano da tempo: sono molto soddisfatta». Aggiunge Manfredi: «Ci sono le condizioni perché i rimessaggi riqualifichino le strutture: ora spetta a loro investire».

Si apre subito anche una seconda fase. «Alla Regione chiediamo di assegnarci le competenze, finora della Provincia, relative alla navigabilità dell'Arno», annuncia Ylenia Zambito. Un altro tassello per arrivare «a realizzare quel grande porto naturale fluviale per la nautica da diporto e turistica, integrato con quello di Boccadarno», conclude il sindaco. «Esprimiamo grande soddisfazione - commentano i consiglieri comunali Diego Petrucci e Maurizio Nerini di Noi adesso Pisa visto che l'iter è iniziato mesi fa con l'approvazione della nostra proposta da parte del consiglio comunale».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

IL TIRRENO
PISA
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
27-GIU-2014
da pag. 1

Rimessaggi sull'Arno lungo il viale D'Annunzio

Rassegna del 28/06/2014

NAUTICA

TIRRENO VIAREGGIO - Perini chiude la falegnameria - Francesconi Donatella 1

NAZIONE TOSCANA & LIGURIA - Viareggio, polo nautico in agonia. Centinaia di esuberi nella Darsena - Nelli Beppe 2

NAZIONE VIAREGGIO - «Perini ha rottamato i falegnami E ora smantella il settore alberi» - ... 4

NAVICELLI

TIRRENO PISA - Il super yacht di un big del calcio - Loi Francesco 5

TIRRENO PISA - Progetto Lose per il controllo delle acque - Salvestroni Daniela 7

TIRRENO PISA - Ipotesi Caridi alla guida del porto - ... 8

NAZIONE PISA-PONTEDERA - INNOVAZIONE Occhi elettronici per controllare i Navicelli - Catarsi Iacopo 9

NAZIONE PISA-PONTEDERA - Varo bagnato, varo fortunato: in acqua «Ornella» - ... 10

VARIE

CORRIERE FIORENTINO - Rossi e la Concordia: Piombino mai presa in considerazione - Faetti Alfredo 11

NAZIONE LIVORNO - - «Non svendiamo la Porto 2000» L'appello di «tre amici al bar» - ... 12

NAZIONE LIVORNO - Ma tutto dipende dell' approvazione del piano regolatore - ... 15

NAZIONE PISA-PONTEDERA - Il battello salpa per il nuovo record - ... 16

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 2

Perini chiude la falegnameria

Presidio davanti ai cancelli e allarme dei sindacati: «L'azienda scompare pezzo dopo pezzo»

di Donatella Francesconi

VIAREGGIO

Falegnameria smantellata nello storico cantiere Perini Navi. È la notizia che arriva dai sindacati che ieri hanno indetto due ore di sciopero con presidio di fronte all'azienda, alla vigilia del varo di un 54 metri previsto per questa mattina. «Nel tempo nessun investimento e nessuna innovazione è stata introdotta dalla proprietà - denunciano le segreterie provinciali di Fiom-Cgil e Fim-Cisl - «ed oggi, salvo rare eccezioni i falegnami sono tutti in cassa integrazione, da lungo periodo, con poche possibilità di rientrare anche per possibili lavorazioni di refitting, che potrebbero essere, una buona base per la ripresa del lavoro». .

La stessa sorte - è l'allarme lanciato dal sindacato e dai lavoratori - «potrebbe toccare ai dipendenti del reparto alberi, fiore all'occhiello per le innovazioni introdotte da Perini.Quel reparto oggi ci dicono verrà riorganizzato: ma come?Smantellando i due terzi delle macchine utensili? E riverniciando un tornio vecchio?».

L'azienda - spiegano i sindacalisti al presidio (per la Fim, Narcisa Pellegrini e per la Fiom, Nicola Riva) - «ha motivato la scelta con il fatto che, a suo direi, gli armatori propendono sempre di più per falegnami di propria fiducia». Ma il sospetto - Pellegrini lo conferma al cronista che incalza - è che il nuovo management dell'impresa del patron Fabio Perini stia preparando, taglio dopo taglio, il "pacchetto" per i possibili investitori candidati a subentrare nella compagine societaria. Un'operazione simile a quella già conclusa da altri grandi marchi della nautica mondiale con sede nella Darsena viareggina. In questo caso i possibili soci (si è molto detto nelle ultime settimane di un fondo di investimento degli Emirati Arabi) troverebbero un'azienda disegnata su misura.

«Noi restiamo convinti - è la voce di Nicola Riva - che l'azienda non sta facendo tutto quello che sarebbe necessario per proseguire la produzione e rilanciare l'attività. Ed è su questo terreno, quello dell'innovazione, dello sviluppo e della qualità, che il sindacato lancia la sfida all'azienda. Non è certo responsabilità dei lavoratori se non sono stati fatti gli investimenti!».

L'organizzazione voluta dai nuovi manager non convince i sindacati neppure quando si tratta di uffici: «In particolare per la riorganizzazione di quello tecnico, che per chi vi opera ad oggi non trova più riscontro tra le funzioni strategiche dell' azienda, fatto questo che viene denunciato con particolare forza e senso di attaccamento al lavoro da molti impiegati, lavoro fin qui svolto con grande perizia e passione, mentre l'azienda con le proprie risposte continua a non convincerci di come si voglia attrezzare per fare l'innovazione delle barche del futuro».

Il futuro di Perini Navi non attiene al solo quadro economico mondiale, stretto tra crisi e cambio di rotta nelle richieste di chi si fa un veliero, con il dato oggettivo che oggi va per mare chi è molto molto ricco e vuole ribadirlo ostentando un cento metri. La storia dell'azienda di Fabio Perini è un concentrato di quella che inizia con i calafati della Darsena viareggina e continua fino ad oggi portando in giro per il mondo il nome dell'azienda unito a quello della città. Anche per questo - concludono Fiom e Fim - «non ci rassegnamo a veder scomparire un giorno dopo l'altro pezzi di azienda, soprattutto perchè la mancanza di competitività che ci viene dichiarata, dipende quasi esclusivamente dall'assenza di investimenti dell'azienda, che per troppo tempo non ha investito e ha regalato a spagnoli (manufatti in carbonio) e arabi (refitting) attività e prodotti che si dovevano fare a Viareggio».

L'appello di Cna: la Regione salvi la nautica

Costituzione del distretto nautico toscano, creazione di una piattaforma di servizi e infrastrutture specializzata nel refitting e istituzione della commissione consultiva dell'Autorità portuale: sono le priorità individuate dalla Cna «per il rilancio della nautica che sta attraversando un momento di crisi generalizzata». A parlare è il presidente nazionale di Cna nautica, Andrea Giannecchini: «In questo contesto è ingenuo pensare che gli ordini riprendano improvvisamente e perciò siamo convinti che il refitting sia una grande risorsa e diciamo da tempo che Viareggio deve candidarsi a intercettare tutte le grandi imbarcazioni che orbitano nel Mediterraneo, con un giro d'affari potenziale da decine e decine di milioni di euro. Ora di fronte ad un immobilismo generale e la mancanza di scelte e percorsi chiari siamo fermamente convinti che la discussione e la ricerca di soluzioni vadano portati a un livello di scala regionale».

Lettori: n.d.
LA NAZIONE TOSCANA & LIGURIA
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 31

Viareggio, polo nautico in agonia Centinaia di esuberi nella Darsena

Resistono pochi cantieri, un pool di aziende trasloca in Cina

LA CRISI DEL CONSORZIO

Il Nabila di Kashoggi è solo un ricordo. Perini in sciopero, a picco il valore dei capannoni

Beppe Nelli
VIAREGGIO

IL NABILA di Kashoggi coi rubinetti d'oro massiccio non se lo ricorda più nessuno. Nella Darsena i cantieri navali che primeggiavano nel mondo rischiano di sparire, fatta eccezione per Azimut, Sanlorenzo, Codecasa, Balducci. Il settore ha già perso 3.500 posti di lavoro tra cassintegrati e mobilità. Altri 450 esuberi, in varie aziende, sono stati annunciati nelle ultime settimane. La Regione e la Cna favoleggiano una ripresa fatta di refit, cioè ammodernamenti di vecchi yacht, ma intanto un pool di aziende viareggine sta realizzando a Sanya, nell'isola di Hainan in Cina, strutture per il refit su 60mila metri quadrati. E gli operai non saranno certo viareggini.

IERI hanno scioperato i lavoratori di Perini Navi, il colosso dei velieri, che coi suoi brevetti sembrava non avere rivali al mondo. Il settore falegnameria, vanto degli allestimenti superlusso di Viareggio, secondo Fim-Cisl e Fiom-Cgil è smantellato e la stessa fine farà il settore alberi di carbonio. Per Lamberto Pocai e Nicola Riva della Fiom «l'azienda paga la mancanza di investimenti a Viareggio, e ha regalato i manufatti di carbonio agli arabi e il refit agli spagnoli». Dove sta la ragione? Nel piano di ristrutturazione di Perini i nuovi esuberi sono 50.

MA la situazione più catastrofica riguarda Polo nautico, consorzio di dieci cantieri che nell'aprile 2002 subentrarono alla concessione portuale del fallimento Sec. Su 400 posti di lavoro globali gli esuberi sono 300, 90 solo alla Fipa, l'azienda maggiore, che non ha più ordinativi in portafoglio. E va avanti la battaglia politico-legale per il frazionamento delle concessioni unitarie in capo ai singoli cantieri, operazione contestata dai sindacati, ma che potrebbe ottenere il placet del Comune e della Port Authority regionale.

UN DATO evidenzia la crisi: 6 anni fa i nuovi capannoni del consorzio erano valutati 50 milioni di euro, oggi sono stimati 27 milioni, forze 28. La ripartizione delle concessioni potrebbe ridare fiato, attraverso le banche, alle singole imprese. Ma senza commesse armatoriali per i sindacati «la Darsena rischia di diventare il regno della finanza». Tanto che il sindaco Leonardo Betti, recentemente, è andato a sollecitare i fondi d'investimento sovrani degli Emirati Arabi Uniti per convincerli a fare shopping a Viareggio. Perché qua tutto va a picco: il comune è in pre dissesto, con un disavanzo dichiarato di almeno 43 milioni. E la sua Porto Spa, società degli approdi turistici, già reduce della bocciatura della privatizzazione con restituzione rateizzata di oltre 10 milioni di euro a Ferragamo Group, adesso rischia la liquidazione perché con la sentenza dell'Imu sugli specchi d'acqua deve pagare 1 milione di euro e ha esaurito il capitale sociale.

450
ESUBERI
I posti di lavoro che rischiano di essere persi tra i metalmeccanici specializzati della nautica di lusso nei cantieri in Darsena

27
MILIONI DI EURO
Il valore immobiliare dei capannoni del Polo nautico secondo le stime sindacali: 6 anni fa valevano 50 milioni

300
CASSINTEGRATI
Gli operai di Polo Nautico, su un totale di 400, che rischiano la mobilità perché sta per finire la «cassa» in deroga

La protesta dei lavoratori del polo nautico

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 5

«Perini ha rottamato i falegnami E ora smantella il settore alberi»

Cisl e Cgil accusano l'azienda non voler più investire nella Darsena

QUALITA' E LUSSO

«Questi addetti ai vertici mondiali erano stati scelti uno ad uno dal patron»

IERI dalle 15 alle 17 hanno scioperato i dipendenti di Perini Navi per protestare contro lo smantellamento del reparto alberi: non credendo alla versione aziendale per cui i vecchi macchinari saranno sostituiti con quelli più moderni. Per le segreterie provinciali di Fim-Cisl e Fiom-Cgil «le difficoltà non si risolvono con scelte inutili ad un rilancio produttivo ed industriale dell'azienda. Ad oggi non ci sono opzioni utili intese a riattivare e riorganizzare produzioni e attività di pregio nel sito viareggino. In particolare la scelta dello smantellamento della falegnameria, attività di prestigio onore e vanto dell'arredamento navale mondiale del cantiere, lascia il segno tra i lavoratori, scelti e selezionati nei primi anni '90, uno ad uno, dal patron Perini Fabio che per decine di anni con dedizione e grande maestria hanno realizzato gli arredi più belli di sempre. Purtroppo nel tempo nessun investimento e nessuna innovazione è stata introdotta dalla proprietà e oggi, salvo rare eccezioni, i falegnami sono tutti in cassa integrazione da lungo periodo, con poche possibilità di rientrare anche per il refitting che potrebbe essere una buona base per la ripresa del lavoro. La stessa sorte potrebbe toccare ai lavoratori del reparto alberi, fiore all'occhiello per le innovazioni introdotte da Perini, quel reparto che oggi ci dicono verrà riorganizzato: ma come? Smantellando i due terzi delle macchine utensili? E riverniciando un tornio vecchio? I lavoratori non ci stanno e oggi ritengono che se la riorganizzazione che viene annunciata vuole avere un orizzonte concreto non si può prescindere da investimenti seri in macchinari, strumenti e formazione atti a rendere davvero competitiva l'azienda».

«LO STESSO vale per la riorganizzazione degli uffici in particolare quello tecnico che per chi vi opera ad oggi non trova più riscontro tra le funzioni strategiche dell'azienda. Noi non ci rassegnamo a veder scomparire un giorno dopo l'altro pezzi di azienda, soprattutto perchè la mancanza di competitività che ci viene dichiarata dipende quasi esclusivamente dall'assenza di investimenti dell'azienda, che per troppo tempo non ha investito e ha regalato a spagnoli (manufatti in carbonio) e arabi (refitting) attività e prodotti che si dovevano fare a Viareggio. Il futuro oggi appare particolarmente complicato da un mercato che ha subito una contrazione vicina al 50% e dove Perini se vorrà continuare a primeggiare avrà bisogno del coraggio di innovare partendo dalle risorse presenti in azienda.

PERINI NAVI Il presidio operaio e sindacale di ieri pomeriggio

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 3

IL VARO AI CANTIERI DELLA SEVEN STARS

Pisa, ai Navicelli uno yacht di 34 metri per un manager del calcio

Il super yacht di un big del calcio

Varo ai cantieri della Seven Stars. L'armatore ha seguito i lavori dal Brasile: è un manager della Fifa

PISA

Si chiama Ornella, è lungo 34 metri e l'armatore è un top manager del calcio mondiale. E' l'ultimo yacht che comincia la sua avventura dopo essere stato realizzato, in questo caso ristrutturato, sul canale dei Navicelli. La firma è quella dei cantieri della Seven Stars Marina & Shipyard. Per Ornella può valere il classico detto varo bagnato, varo fortunato. Un temporale estivo ha infatti salutato la discesa in acqua dello yacht nella Darsena della Seven Stars. In effetti, un po' di fortuna la barca l'ha già portata alla cantieristica pisana avendo significato lavoro per decine di operai e per alcuni mesi. Il costo? Si dice superiore ai 15 milioni di euro.

L'armatore si era innamorato di questa splendida barca di 34 metri che aveva però bisogno di importanti lavori di ristrutturazione (in gergo refit). Dopo l'acquisto è cominciata la ricerca in tutto il Mediterraneo di un cantiere all'altezza del livello di qualità richiesto. La scelta è caduta sul Seven Stars, che in meno di due anni dall'apertura sui Navicelli ha evidentemente saputo conquistarsi una certa fama internazionale di professionalità.

Quando è arrivata sul canale la barca si chiamava Jade Mary. Che la stoffa era buona si vedeva subito, ma gli occhi esperti avevano notato anche qualche ruga lasciata dal mare. Lo staff della Seven Stars si è messo subito al lavoro. Gli architetti Laura Pomponi e Aldo Viani hanno disegnato i nuovi interni, moderni e raffinati, secondo la tradizione del design italiano. Dopo alcuni mesi di lavoro la barca, ribattezzata Ornella, è scesa in acqua per la sua seconda vita, con la sua scintillante nuova pelle color champagne metallizzato che questa estate si farà notare. Si tratta di un Leopard costruito nel 2006 dal cantiere Arno secondo il progetto dell'arch. Andrea Bacigalupo. L'imbarcazione può ospitare otto persone, oltre ai quattro membri dell'equipaggio, e ha una velocità massima di 40 nodi.

Soddisfatto Giandomenico Caridi, presidente della Navicelli Spa, la società di gestione del canale, che ha sottolineato «l'importanza di commesse come questa per la cantieristica pisana». E soddisfatti naturalmente i due responsabili del cantiere Seven Stars. Il lavoro per ora non manca, segno che nei periodi di magra come questo vince chi riesce a mettere d'accordo la qualità con il prezzo.

Oltre alla storia della barca, è particolare e un po' misterioso anche l'armatore (non italiano). Il proprietario di Ornella non era presente al varo, ma lo ha seguito a distanza dal Brasile dove si trova per il campionato del mondo di calcio in qualità di dirigente della Fifa, la Federazione Internazionale delle Associazioni Calcistiche che organizza la manifestazione. Durante il varo, non poteva mancare la battuta: «Almeno qualcuno in Brasile ha ancora gli occhi puntati sull'Italia».

La Seven Stars Marina & Shipyard, come si legge sul sito dell'azienda, è stata creata per dare corpo al progetto di polo di servicing a 360 gradi per imbarcazioni a motore da 20 a 60 metri di altissimo livello qualitativo.

Francesco Loi

IL TIRRENO
Ospedale, ecco le assunzioni
Aeroporto, altro no all'Opa

Il super yacht di un big del calcio
Ipotesi Caridi alla guida del porto

Il varo del super yacht Ornella sotto la pioggia

Progetto Lose per il controllo delle acque

PISA

Sicurezza e qualità delle acque del canale dei Navicelli sono ancor più garantite dalla infrastruttura di monitoraggio del progetto Lose, acronimo di Logistica e sicurezza del trasporto merci. E' in funzione da febbraio e non ha registrato particolari criticità. Anche il fenomeno della moria dei pesci, che si verifica quasi ogni anno d'estate, rientra tra i fenomeni naturali degli ambienti artificiali e salmastri. E' emerso alla presentazione dei dati registrati tra febbraio e maggio.

L'infrastruttura è stata finanziata con fondi del programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013. Un progetto da 1,8milioni di euro, di cui 1 milione e 342mila finanziati dall'Unione europea. Alla Navicelli Spa sono stati destinati 300mila euro per rendere più sicura la navigazione lungo il canale. Nel progetto Lose sono coinvolti la Provincia di Lucca (capofila), l'Office des Transports de la Corse, la Provincia di Sassari, il Comune di Genova, la Provincia di Livorno e la Provincia di Pisa insieme alla Navicelli.

Sono stati realizzati quattro punti di monitoraggio: alla foce con due telecamere, una barriera a infrarossi e una sonda; al ponte mobile di Tombolo con due telecamere; alla darsena "Panchetti" con due telecamere e una sonda; all'Incile con due telecamere e una sonda. «Il progetto Lose - spiega l'amministratore unico della Navicelli, Giovandomenico Caridi - ha come obiettivo la sicurezza di tutta l'area e il monitoraggio continuo delle acque del canale che prevede, in caso di superamento dei valori di legge, la comunicazione a Provincia e Arpat. L'infrastruttura serve quindi anche per la prevenzione degli sversamenti che in passato si sono verificati per dolo». Tutto il sistema è alimentato da pannelli fotovoltaici.

«Lo stato del canale è buono - dichiara il consulente ambientale della Navicelli, Nicola D'Andretta -. Dal monitoraggio delle acque i valori risultano nella norma. Anche il fenomeno della moria della fauna ittica, che si verifica quasi ogni anno d'estate, rientra tra i fenomeni naturali degli ambienti artificiali e salmastri».

Daniela Salvestroni

Il super yacht di un big del calcio

Ipotesi Caridi alla guida del porto

Istituto Vendite Giudiziarie PISA

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 3

Ipotesi Caridi alla guida del porto

L'amministratore della Navicelli potrebbe avere un ruolo in Boccadarno

PISA

Da qualche tempo girano voci su un possibile effetto domino riguardo a importanti cariche di società pisane. Il tutto messo in moto dalla probabile nomina di Stefano Bottai, già amministratore delegato della società Boccadarno, quella che ha costruito il porto di Marina di Pisa, nel nuovo consiglio di amministrazione della Sat, la società dell'aeroporto Galilei.

Al posto di Bottai è già subentrato Simone Tempesti, ma alla Boccadarno ci sono due cariche che possono essere riempite e probabilmente lo saranno: quella di presidente e quella di direttore. E' in questa ottica che è uscito il nome di Giovandomenico Caridi, amministratore unico della Navicelli Spa, la società pubblica di gestione del canale dei Navicelli. Se questa eventualità si concretizzasse, Caridi andrebbe a ricoprire ruoli che in qualche modo si integrerebbero, quasi a chiudere e racchiudere quel circuito di acque che rappresenta uno degli obiettivi della pianificazione locale: Navicelli, Incile, Arno.

A domanda diretta sul suo possibile incarico alla Boccadarno, l'amministratore unico della Navicelli ha risposto: «Il presidente c'è e sta lavorando molto bene. Sono onorato delle voci, ma ho il mio bel da fare qui in darsena».

Ma cosa bolle in pentola nell'area della darsena pisana? Tra i progetti futuri della Navicelli Spa c'è la realizzazione di un "cave" in collaborazione con il laboratorio Percro della Scuola Sant'Anna: ovvero un ambiente virtuale che consentirà di visitare un'imbarcazione; sarà utilizzato per la didattica e nella costruzione di yacht per studiare gli interni ideali degli armatori.

«L'unico punto scoperto rimane la zona dell'Incile - dice Caridi -. Da pochi giorni sono iniziati i lavori, che termineranno tra 18 mesi. Una volta aperto l'Incile non avremo più acqua ristagnante e la qualità migliorerà notevolmente».

(f.l. - d.s.)

Giovandomenico Caridi

Il super yacht di un big del calcio
Ipotesi Caridi alla guida del porto
Istituto Vendite Giudiziarie PISA

INNOVAZIONE

Occhi elettronici per controllare i Navicelli

ANCHE Pisa e il canale dei Navicelli all'interno del «Lose-Logistica e sicurezza del trasporto merci, il programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia «Marittimo» 2007-2013, cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale(Fesr). Che ha come obiettivo quello di ridurre il rischio derivante dalla circolazione delle merci e l'impatto dovuto alla circolazione dei trasporti pericolosi sui sistemi di viabilità, tra la provincia di Sassari, Livorno, Lucca, Livorno, Pisa(tramite la Spa Navicelli), il comune di Genova e la Collectivitè Territoriale de Corse. Della cosiddetta «Azione Mirata 3», dedicata al trasporto merci pericolose nelle aree fluviali, si è occupata proprio la Navicelli di Pisa Spa, tramite il suo Centro Servizi Yatchinglab.

UN SISTEMA di gestione dei flussi e di comunicazione multiutente, sviluppato grazie ad un ambiente informatizzato di scambio di informazioni tecnologiche, in grado di abbracciare le aree adiacenti al canale dei Navicelli ed attivo già da due mesi. 'Firmato' Telecom, vincitrice della gara d'appalto. «Abbiamo realizzato un'infrastruttura di connettività e un impianto di videosorveglianza e barriera ad infrarossi collocati in quattro punti: alla Foce, Tombolo, Darsena Panchetti e Incile. Ma anche un sistema di acquisizione e monitoraggio della qualità acque, attraverso sonde parametriche» spiegano Giovandomenico Caridi, amministratore di Navicelli Spa e Marco Magnarosa, vicepresidente. Quest'ultime saranno distribuite tra Foce, Darsena Panchetti e Incile e monitoreranno continuamente temperatura, ossigeno disciolto, conducibilità, salinità, ph, redox e torbidità delle acque. Dei parametri già buoni, ma destinati a migliorare ulteriormente non appena sarà aperto l'Incile: tra 18 mesi, l'acqua dei Navicelli non dovrà più fare i conti con il «pericolo» ristagno. «Questo progetto mostra ancora di più la nostra intenzione di rendere l'area dei Navicelli una vera e propria eccellenza, non solo a livello locale» conclude Caridi. Costo? 152mila euro, coperti dai fondi europei per lo sviluppo regionale.

Iacopo Catarsi

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
Dir. Resp.: Marcello Mancini
28-GIU-2014
da pag. 4

NAUTICA YACHT DI 34 METRI TORNA IN MARE DOPO IL RESTYLING NEI CANTIERE «SEVEN STARS»

Varo bagnato, varo fortunato: in acqua «Ornella»

VARO bagnato, varo fortunato. Un temporale estivo ha salutato la discesa in acqua dello yacht «Ornella» nella Darsena della Seven Stars Marina & Shipyard, sul Canale dei Navicelli. E un po' di fortuna la barca l'ha già portata alla cantieristica pisana per la quale ha significato lavoro per decine di operai per alcuni mesi. L'armatore si era infatti innamorato di questa splendida barca di 34 metri che aveva però bisogno di importanti lavori di ristrutturazione, in gergo: *refit*. Dopo l'acquisto è cominciata la ricerca in tutto il Mediterraneo di un cantiere all'altezza del livello di qualità richiesto. La scelta è caduta sul cantiere Seven Stars che in meno di due anni dalla sua apertura sul Canale dei Navicelli ha saputo conquistarsi una solida fama internazionale di professionalità e accuratezza.

ENTUSIASMO Alcuni momenti del varo di «Ornella», yacht 34 metri

QUANDO e' arrivata la barca si chiamava Jade Mary. Che la stoffa era buona si vedeva subito ma si notava anche qualche ruga lasciata dal mare. Lo staff della Seven Stars si è messo subito al lavoro. Gli architetti Laura Pomponi e Aldo Viani hanno disegnato i nuovi interni, moderni e di grande raffinatezza, secondo la tradizione del design italiano. Dopo alcuni mesi di lavoro la barca, ribattezzata Ornella, è scesa in acqua per la sua seconda vita, con la sua scintillante nuova pelle color champagne metallizzato che questa estate si farà notare.

Soddisfatto il Presidente della Navicelli Spa, Giandomenico Caridi, che ha sottolineato l'importanza di commesse come questa per la cantieristica pisana.

E soddisfatti naturalmente i due responsabili del cantiere Seven Stars. Il lavoro per ora non manca, segno che nei periodi di magra come questo vince chi riesce a mettere d'accordo la qualità con il prezzo. L'armatore non era presente al varo, lo ha però seguito a distanza dal Brasile dove si trova per il Campionato del Mondo di calcio. Almeno qualcuno in Brasile ha ancora gli occhi puntati sull'Italia...

Lettori: n.d.
CORRIERE FIORENTINO
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Paolo Ermini
da pag. 3

Duelli

Rossi e la Concordia: Piombino mai presa in considerazione

Mosse e contromosse

Esposto dei Cinquestelle a Grosseto. A Genova in campo Confindustria e il cardinale Bagnasco

Piombino «spara», Genova risponde. È la battaglia tra i due porti che si contendono il relitto della Costa Concordia. Un affare da circa duecento milioni di euro. Una battaglia con tutte le forze in campo: politiche, ecclesiastiche ma soprattutto, economiche.

«Consiglio la lettura di questo articolo del *Corriere Fiorentino*: fa capire come e perché si è scelto il porto di Genova, anziché quello più vicino di Piombino. Com'è evidente non c'è nemmeno una ragione che riguarda la tutela del mare...» ha postato ieri su Facebook il governatore Enrico Rossi, riferendosi al servizio di Marzio Fatucchi pubblicato ieri, dal titolo «Piombino e Genova, due pesi diversi davanti al governo». «È evidente che non c'è nemmeno una ragione che riguarda la tutela del mare» ha detto Rossi. Tant'è che la compagnia non ha mai preso in considerazione Piombino, il porto più vicino all'isola del Giglio. Il commissario Franco Gabrielli lo ha detto apertamente giovedì sull'isola: «Non è mai esistita un'ipotesi Piombino». La scelta infatti spetta a Costa, che paga il progetto, aveva ristretto il campo a Turchia e Genova. Quella di lunedì, nel Consiglio dei ministri, sarà «pura formalità» dice Gabrielli.

Ma la battaglia continua. In Toscana, il Movimento 5 Stelle di Grosseto ha presentato un esposto alla Procura sul trasporto a Genova e annuncia anche un'interrogazione parlamentare. «Se per la rimozione non verranno prese le dovute precauzioni temiamo ulteriori danni potenziali legati allo spostamento, dal momento che non si comprende come un relitto della portata della Concordia non in condizioni di poter galleggiare e navigare, possa essere trasportato senza creare alcun danno» dicono i grillini maremmani. La loro preoccupazione è quella toscana: far viaggiare un relitto carico di veleni in mare aperto zigzagando tra isole e parchi naturali. «Un'operazione così complessa come la rimozione deve essere affrontata con estrema cautela e accortezza per evitare qualsiasi tipologia di rischio che possa procurare pericoli in una delle aree più interessanti del nostro Paese» concludono.

Genova comunque non rimane zitta di fronte alle ultime bordate che arrivano dalla Toscana. «Guelfi e ghibellini sono ancora presenti, sono diffusi sul territorio, non soltanto nelle città toscane, un problema che va superato — dice il presidente di Confindustria Genova Giuseppe Zampini — Chi costruisce una nave a Genova sa anche smantellarla (Fincantieri, appunto *ndr*). Mentre a Piombino devono ancora costruirlo, qui a è già tutto pronto per smaltire la Concordia».

Sulla vicenda interviene nuovamente Angelo Bagnasco, arcivescovo genovese e presidente della Cei. «Non è l'aspetto puramente economico che deve vincere, stiamo parlando di un patrimonio italiano, che nasce a Genova — dice — Il bene generale comporta determinate scelte, che in quanto scelte scelgono una strada e ne scartano altre. Per il bene comune nella vicenda Costa Concordia, chi è responsabile sa dove deve andare». Anche Greenpeace si sente responsabile del destino ambientale del mar Tirreno durante la traversata del relitto: «Seguiremo lo spostamento per mare e per cielo — annuncia il presidente Andrea Purgatori — Siamo molto preoccupati: abbiamo posto molti interrogativi a partire dal perché di un viaggio che durerà sei, sette giorni con rischi molto grossi».

Alfredo Faetti

Rossi da Facebook consiglia: leggete l'articolo del «Corriere Fiorentino» (pubblicato giovedì a pagina 9) per capire gli interessi in campo. Accanto, lavori al porto di Piombino

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 3

LA PROVOCAZIONE
«ABBIAMO APPREZATO LA PROVOCAZIONE DEL SINDACO QUANDO HA DETTO: PER 6 MILIONI DI EURO, LA COMPRIAMO NOI»

L'ASSURDITÀ
«E' ASSURDO PENSARE DI SVENDERE QUESTA SOCIETÀ SENZA UNA STRATEGIA E POCO PRIMA DELLE ELEZIONI»

LA TRASPARENZA
I FIRMATARI DELL'APPELLO SPERANO IN UNA OPERAZIONE TRASPARENTE E AD AMPIA DIFFUSIONE

«Non svediamo la Porto 2000» L'appello di «tre amici al bar»

L'appuntamento è per il primo luglio alle 17,30 in Camera di Commercio

IL PROFILO
«Si tratta di una società che produce lavoro, reddito utile ed ha potenziale»

LA STRATEGIA
«Può diventare un volano di sviluppo dell'area costiera»

— LIVORNO —

SONO TRE AMICI al bar che, invece di perdere tempo mentre prendono un caffè, cercano un'alternativa a quella che definiscono una «svendita» della Porto 2000. Il documento «Non svendiamo la Porto Livorno 2000» ha già ricevuto 42 adesioni su Facebook visto che «riteniamo — dicono in coro Segio LAndi, Giovanni De Peppo e Andrea Raiano — che la società rappresenta una risorsa per la città e rappresenta in punto di incontro di azioni, strutture ed eventi di Livorno e Pisa porte di accesso alla Toscana». I tre amici propongono che «la società non debba essere affidata d un soggetto monopolista» e che debba invece essere inserita «in una rete territoriale». Fondamentale la sinergia con il sistema aeroportuale per lo sviluppo del crocierismo di testa e invocano l'Autorità Portuale a mettere la società in grado di operare al meglio per offrire servizi di qualità. «Crediamo che la gestione Piccini sia positiva — sottolinea Landi — ed è supportata dai numeri. Certo, la Porto 2000 deve essere messa in condizione di lavorare al meglio» e il riferimento è alle concessioni delel banchine e alla certezza degli accosti. Landi-De Peppo e Raiano ritengono anche che «l'Autorità portuale non debba vendere la totalità delle quote in suo possesso e che la base societaria debba essere allargata anche a soggetti privati di alta qualità industriale».

L'OBIETTIVO dunque è che «la società resti un patrimonio della città» e dunque non debba essere «svenduta» secondo non ben precise leggi di mercato. Per discutere del futuro di questa importante società, è stato organizzato un incontro per il primo luglio alle 17,30 in Camera di Commercio con la partecipazione del presidente Sergio Costalli. Saranno illustrati i documenti «Non svendiamo la Porto Livorno 2000» e «Prospettive della Porto Livorno 2000» invitati Comune, Autorità Portuale, porto livorno 2000, consiglieri comunali, sindacati e l'iniziativa è aperta al pubblico. «Abbiamo apprezato la provocazione del sindaco Nogarin — continuano i tre amici — quando ha detto: per 6 milioni di euro, possiamo comprarla noi la Porto 2000. E' assurdo pensare di svendere questa società senza una strategia precisa e poco prima che arrivasse la nuova amministrazione».

E NELLA LETTERA inviata alle isituzioni convolte, si legge «occorre che l'Autorità portuale rimuova gli ostacoli che l'advisor incaricato dalla Autorità Portuale individua come forti limitazioni al riconoscimento ed alla crescita del suo valore economico e patrimoniale». Tra le opzioni è previsto il ruolo del Sistema camerala Nazionale, il ruolo di Sat e di altri soggetti pubblici/privati per l'apporto di risorse e competenze manageriali, la quotazione al mercato con una operazione trasparente ad ampia diffusione.

L'APPELLO ha avuto il gradimento di: Sergio Landi, Giovanni De Peppo, Andrea Raiano, Piero Mantellassi, Giuseppe Batini, Claudio Mannari, Barbara La Comba, Sabino Maurelli, Roberto MAzzanti, Luca Tassi, Lorenzo Viani, Federica Cheti, Mario Camici, Maurizio Manetti, Annamaria Neri, Simona Cavallini, Renato Stasi, Leandro Bauco, Alessandra Macchina, Sabrina Pedigo, Giovanni Ghio Rondanina, Alessandro de Checchi, Franco franchi, Chiara Lucarelli, Maila Serni, Cinzia Magi, Patrizia Lupi, Oriana Rossi, Gerardo Angioli, Marcella Geppetti, Ettore Bettinetti, Maassimop Borrelli, Cristina Giudici Tosi, Cesare Trucchia, MAssimo Pugliese, Michele Francalacci, Sirio Grassi, Marco Filippelli, Fausto Bonsignori, Giancarlo Morelli, Donatella Becattini.

I PASSAGGI

La rete

«LA SOCIETÀ non deve essere affidata ad un soggetto monopolista ma dovrebbe essere inserita in una più ampia rete territoriale»

La sinergia

«E' FONDAMENTALE la sinergia con il sistema aeroportuale di Pisa per lo sviluppo del crocierismo di testa dal nostro scalo»

Gestione Piccini

«CREDIAMO che la gestione della società da parte di Roberto Piccini sia positiva ed è supportata dai numeri delle crociere»

Le banchine

«LA PORTO 2000 deve essere messa in condizione di lavorare al meglio e il riferimento è alle concessioni delle banchine»

PROTAGONISTI
Da sinistra: Sergio Landi, Giovanni De Peppo e Andrea Raiano

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
28-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 3

PORTO 2000 DA MESI ORMAI LA PROGETTAZIONE È FERMA AL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI IN ATTESA DEL PARERE

Ma tutto dipende dell'approvazione del piano regolatore

LA PRESCRIZIONE

All'Authority è stata chiesta la valutazione tecnica sugli effetti del progetto

SI FA PRESTO a dire: privatizzazione della Porto 2000. Ma finchè non sarà approvato il piano regolatore del porto, la privatizzazione non parte. E quando sarà approvato il piano? Da mesi ormai è fermo al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici: un esame dettagliato, il che è nella norma. Ma anche una serie prescrizioni a chiarimento e a ritocco che stanno mandando alle lunghe l'iter. Tanto che oormai siamo alla scommessa: la prossima seduta del Consiglio, prevista per il 18 di luglio, sarà quella definitiva dell'ok o si passerà in attesa anche l'estate? Il tutto sembra legato a un'ultima prescrizione: è stato chiesto all'Autorità portuale di presentare una valutazione tecnica — con tanto di simulazione in corso a Venezia nell'apposito istituto strumentale — sugli effetti del progettato allineamento della calata Orlando al successivo bacino; i «giudici» del Consiglio Superiore vogliono essere sicuri che eliminando l'attuale «dente» che delimita all'interno la calata Orlando non ci siano problemi di evoluzione delle navi. E l'Autorità portuale è corsa a Venezia per farsi fare i relativi esperimenti, da portate a Roma. I risultati delle prove veneziane dovrebbero esserci entro la prossima settimana, poi si correrà a Roma con la documentazione "in bocca". Ovviamente, tutti stanno con le dita incrociate: se fosse la volta buona e il piano venisse sbloccato, si potrebbe procedere agli ulteriori passaggi burocratici (enti locali e Regione) per arrivare a ottobre con l'iter concluso.

LA GARA di privatizzazione della Porto 2000, così come l'ha preannunciata il presidente della Port Authority Giuliano Gallanti, ha come condizione essenziale che il piano regolatore sia approvato. Non basta, perché ci sono anche le scelte del Comune, per le interconnessioni al piano particolareggiato del waterfront, a pesare. E da come l'avrebbe messa il neo-sindaco Nogarin, anche questo lato della strada appare all'improvviso in salita. Comunque vada, se gara ci sarà, a questo punto difficilmente potrà avvenire — come aveva progettato ed annunciato Gallanti — entro la fine dell'anno.

LE STESSE valutazioni economico-temporali dell'advisor stanno finendo giorno per giorno nel mirino degli ambienti portuali: si contesta prima di tutto il valore troppo basso attribuito alla società; poi si contesta l'opportunità di privatizzare ora con una scadenza della concessione molto ravvicinata; poi infine si fa notare che privatizzare quando ancora il terminal Calata Orlando non si è trasferito e ci vorranno due anni è un «nonsense». La strada insomma si fa lunga.

A. F.

IL RUOLO
Giuliano Gallanti presidente dell'Autorità Portuale di Livorno

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
Dir. Resp.: Marcello Mancini
28-GIU-2014
da pag. 12

ESTATE IN CITTA' RIAPRE ANCHE IL LOCALE IN RIVA AL FIUME

Il battello salpa per il nuovo record

Sesto anno per l'«Andrea» che vuole arrivare a 30mila gitanti

PRIMO PASSO

Sabato 5 luglio le associazioni all'opera per ripulire l'Arno dai rifiuti lasciati dalla piena

CON L'OBIETTIVO di conquistare quota 30mila gitanti, ora siamo a 27.500 in 5 anni, il battello fluviale Andrea da Pontedera ripartirà per le sue escursioni in Arno, ancora gratuite e aperte a tutti, dai neonati ai nonni, sabato 12 luglio. La prima gita sarà alle 17.30 mentre la domenica seguente, e così per tutti i fine settimana di luglio (poi saranno possibili modifiche di orario) ci saranno due partenze, rispettivamente alle 17.30 e alle 18.45. Il percorso sarà quello tradizionale, fino al parco fluviale di La Rotta e ritorno, con la possibilità di gite straordinare fino a Castelfranco, mentre nei giorni feriali e dopo cena il battello potrà ospitare escursioni e iniziative speciali. La nuova stagione del battello sarà preceduta dall'iniziativa "Pulire l'Arno", sabato 5 luglio, che vedrà all'opera volontari e l'associazione carabinieri. L'inaugurazione, il 10 luglio, è riservata agli amministratori comunali e autorità pontederesi e della zona e sarà dedicata ad Alice Maccanti, fresca di laurea da 110 e lode in architettura grazie ad una tesi proprio sul battello e la navigazione fluviale. La prima escursione con il battello e l'inaugurazione dell'area ricreativa con bar, ristorazione e pub serale, è invece prevista per il 12 luglio. Il sindaco Simone Millozzi invita tutti a frequentare i riscoperti fiumi pontederesi, mentre il presidente e il direttore artistico di Arnera, Marco Cioni e Mirco Paolucci, annunciano iniziative di spettacolo e cultura nel segno della continuità ma anche del rinnovamento rispetto al passato.

NEI FINE SETTIMANA
Tornano le corse del sabato e della domenica

Rassegna del 29/06/2014

NAUTICA

TIRRENO VIAREGGIO - L'ad di Perini: cambiamo per restare leader mondiale - ... 1
NAZIONE VIAREGGIO - Perini Navi, la scommessa Perseus - ... 2

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
29-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 5

L'ad di Perini: cambiamo per restare leader mondiale

Il giorno dopo lo sciopero parla Enrico Dell'Artino che ha presieduto il varo di Perseus, il sessanta metri ultimo modello venduto a un armatore americano

di Donatella Francesconi

VIAREGGIO

Varo da Perini, ieri mattina, per Perseus, «secondo esemplare della nuova generazione di imbarcazioni a vela di 60 metri che segna un'importante innovazione nelle linee progettuali e nelle tecnologie installate a bordo». Enrico Dell'Artino, amministratore delegato della storica azienda della nautica viareggina, leader del settore in tutto il mondo, rivendica il corso imposto fin dal suo arrivo. «L'azienda sta cambiando», spiega Dell'Artino in occasione del varo dell'imbarcazione voluta da un armatore americano e progettata dagli architetti navali di Perini Navi in collaborazione con il neozelandese Ron Holland. Perseus ha in dotazione l'ultima generazione del sistema di controllo velico di produzione Perini Navi. «Io voglio trasformare tutto», prosegue Dell'Artino, «per adeguare l'azienda alla competizione e consentirle di restare leader mondiale». Dell'Artino conferma la chiusura della falegnameria e la serie di interventi sugli altri reparti: «È cambiato il mondo e non c'è più possibilità di una gestione diretta. Anche perché sempre più gli armatori scelgono i propri falegnami di fiducia». Per quanto riguarda le lavorazioni meccaniche, Dell'Artino risponde così alle contestazioni di Fiom-Cgil e Fim-Cisl, mentre mostra al cronista l'officina che sa di storia della nautica: «L'intento è quello di eliminare lavorazioni a basso valore aggiunto per puntare su lavorazioni ad alto valore aggiunto e progettazione di sistemi analoghi gestiti dall'azienda. Un passaggio che può creare qualche perplessità comprensibile. Ma tutto questo si sta facendo nell'interesse dello sviluppo dell'azienda. Per trasformare Viareggio in un cantiere leader adeguato al nome Perini». Per quanto riguarda gli alberi, l'amministratore delegato aggiunge: «Gli alberi in alluminio sono made in Viareggio». Per quanto riguarda gli uffici tecnici, Dell'Artino aggiunge: «È chiaro che dobbiamo adeguare il numero dei lavoratori al numero dei progetti. Per quanto mi riguarda mi impegno a spiegare, persona per persona e reparto per reparto qual è la posizione dell'azienda». Azienda che sul fronte acquisizioni e ordini il quadro conta due barche acquisite negli ultimi sei mesi e due in consegna entro settembre. Una nuova imbarcazione è in costruzione a La Spezia (70 metri), ed una a Viareggio: «E sta andando molto bene il settore service e refit, con ordini da qui a dicembre ed un numero quasi raddoppiato rispetto al 2013».

Perseus, imbarcazione di seconda generazione uscita dal cantiere Perini di Viareggio

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
29-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 6

NAUTICA L'ARMATORE DEL VELIERO E' UN IMPRENDITORE AMERICANO:

Perini Navi, la scommessa Perseus

TECNOLOGIA

Un «gioiello» all'avanguardia per stile, interni e dotazione Nel 2015 un altro varo

SI CHIAMA «Perseus», è l'ultimo nato nella flotta dei velieri del cantiere Perini Navi. Ieri mattina è stato effettuato il varo tecnico del secondo esemplare della nuova generazione di imbarcazioni a vela di 60 metri che — come spiegano i tecnici — «segna un'importante innovazione nelle linee progettuali e nelle tecnologie installate a bordo». Un prodotto davvero all'avuanguardia, un gioiello in altre parole sia per la progettualità che per la tecnologica all'avanguardia che viene proposta in tutte le sue parti.

PERSEUS è un «prodotto» degli architetti navali della Perini Navi in collaborazione con il neozelandese Ron Holland: una delle novità è il sistema di controllo velico di produzione Perini Navi oltre al fatto che monta una chiglia mobile in grado di variare la propria immersione dal 4,30 al 12,30 metri. L'albero di 75 metri e il boma di 23 sono tutti in carbonio. L'armatore ha chiesto un prodotto davvero di primissimo piano: gli interni sono infatti stati allestiti per ospitare fino a 12 passeggeri in cinque comode cabine. Già l'armatore: la riservatezza della Perini Navi è proverbiale. Si sa solo che non è europeo. Forse un tycon americano innamorato non da ora del made in Italy. Il Persues avrà presto anche un «fratellino» nel senso che nel 2015 è prevista una terza consegna.

LO SCAFO e la sovrastuttura in alluminio dell'imbarcazione sono stati realizzati nel cantiere turco della Perini Navi a Yildiz: l'allestimento verrà invece realizzato gran parte in città. Così è cambiata la nautica anche il «prodotto» Perini continua ad essere una straordinaria eccellenza internazionale.

Rassegna del 30/06/2014

VARIE

TIRRENO PISA - Porto, prima candelina ora le case in zona scalo - ... 1

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
30-GIU-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Roberto Bernabò
da pag. 15

ANNIVERSARIO E PROGETTI

Porto, prima candelina ora le case in zona scalo

MARINA DI PISA

Candelina sulla torta per il porto turistico di Pisa che oggi festeggia il suo primo anno di attività con una serata evento a partire dalle 19 nello spazio esagonale del ristorante Fuorionda collocato al centro del bacino portuale. Musica, apericena, ma anche un primo bilancio dei 12 mesi appena trascorsi e l'illustrazione delle strategie future della Boccadarno spa, la società proprietaria del porto, a cominciare dal progetto di realizzare l'area residenziale e commerciale a ridosso dello scalo a partire dal prossimo autunno.

Il primo anno di attività del porto turistico, unico in Italia a sorgere all'interno di un Parco Naturale e vicinissimo a un aeroporto internazionale, spiega l'ad di Boccadarno Simone Tempesti, «ha fatto emergere il nome di Pisa nel mondo della nautica internazionale e in particolare della vela».

«Il fiore – prosegue Tempesti – è ormai sbocciato e i numeri delle imbarcazioni e degli equipaggi presenti stabilmente in porto lo dimostrano. Negli ultimi mesi abbiamo consolidato una presenza di armatori che non era per niente scontata con il venir meno delle iniziali promozioni che avevano incentivato lo stazionamento in porto nel periodo invernale. Anche i transiti stanno crescendo in maniera importante, con un'impennata negli ultimi 45 giorni. È molto interessante anche la collaborazione con i cantieri e gli operatori professionali, che stanno scoprendo quanto il porto possa divenire un volano per la valorizzazione di positive sinergie». Saranno illustrati gli ultimi servizi approntati, il ricco cartellone di eventi e le nuove iniziative: fra queste anche il nuovo marchio del "Porto di Pisa" che mutua parzialmente il proprio impianto grafico da un particolare dalla Torre di Pisa e che vuole contribuire, come il celeberrimo monumento, a veicolare con successo il nome di Pisa nel mondo.

Simone Tempesti (ad Boccadarno)