

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
8 MAGGIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

"...Palermo esce da Assoporti..." (Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Venezia:

"...Accordo RFI-AdSP..." (L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Ferpress)

Genova:

"...Liguria leader anche nel 2019..."

(Ansa, Il Secolo XIX, Seareporter)

"...Genova e il porto sepolto..." (Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Marina di Carrara:

"...Amm. Pettorino visita Capitaneria ..." (Il Messaggero Marittimo)

Ancona:

"...Bilancio AdSP, gestione ok..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...bilancio ok..." (Il Tirreno)

"...Giornata Europea del Mare..." (Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...Ventio di burrasca all'interno dell'Adsp..."

(Messaggero Marittimo, Ferpress, Cionline, Corriere Marittimo)

Salerno:

"...Tavolo tecnico, Fai esclusa..." (Seareporter)

"...Porto congestionato..." (Informazioni Marittime Marittime)

Messina:

"...Subito la variante al PRG..." (Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Sciopero nazionale l'11 Maggio**
(Informazioni Marittime, Corriere Marittimo)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



Informazioni Marittime

Porti siciliani fuori da Assoport

Non siamo più membri di Assoport e le dimissioni hanno effetto immediato. Lo ha annunciato Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, spiegando che la decisione giunge dopo una riflessione approfondita sugli obiettivi e la strategia che dovrebbe porsi l'associazione dei porti italiani e sulla totale assenza della stessa dal dibattito vero e reale sul futuro della portualità italiana. Con l'odierna uscita, in pratica i porti siciliani, ad eccezione di Messina, la cui autorità del porto è però commissariata, si staccano da Assoport. Infatti, già quelli della Sicilia orientale (Catania ed Augusta), presidente Andrea Annunziata, avevano fatto la medesima scelta di rottura.

“Purtroppo – afferma Monti che di Assoport è stato presidente – qualsiasi politica associativa a favore dei porti, e qualsiasi attività consulenziale per il governo e il Parlamento che Assoport avrebbe dovuto svolgere da protagonista, sono state soppiantate da una visione “intimistica” dell'associazione”.

“Gli ordini del giorno di questi mesi – prosegue Monti – hanno confermato la mia decisione di disertare sia l'assemblea, sia i direttivi di un'Assoport che ha perso qualsiasi ruolo e che è diventata auto-referente, impegnata nel raggiungimento di equilibri interni non certo funzionali né riconducibili a quella che dovrebbe essere la sua missione associativa”.

Secondo Monti, Assoport ha dissipato in questi mesi un patrimonio rappresentato da un ruolo che avrebbe potuto e avrebbe dovuto essere unico anche nel dibattito sugli effetti della riforma portuale, tutta da sperimentare sul campo, e “nell'indicazione di correttivi finalizzati, non alla difesa di posizioni personali, bensì al recupero di quell'efficienza e di quella produttività che sono fattori essenziali per i porti e per il rilancio competitivo di tutta l'economia del Paese”.

PORTO DI VENEZIA, ACCORDO RFI-ADSPMAS PER RISOLUZIONE CONTENZIOSO AREA "EX PLATEA LAVAGGI"



Venezia, 7 maggio 2018 – Entra nel vivo la collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Rete Ferroviaria Italiana.

Dopo la firma del protocollo, a febbraio 2018, per l'individuazione degli interventi necessari all'*upgrading delle infrastrutture portuali e al miglioramento delle loro connessioni con la rete ferroviaria nazionale*, AdSPMAS e RFI hanno siglato un accordo per la risoluzione di un contenzioso relativo ai terreni dell'area "Ex Platea Lavaggi".

L'area, che costeggia la Rampa Sant'Andrea arrivando fino a Santa Marta all'altezza dell'imbarcadero ACTV e che si sviluppa lungo il Canale della Scomenzera per un totale di circa 18mila metri quadrati, è di competenza portuale e sarà oggetto di razionalizzazione: da un lato, sarà conservata la funzione a servizio del comparto marittimo-portuale; dall'altro, RFI avvierà alcune attività complementari alla riqualificazione della stazione di Santa Lucia e alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

L'accordo firmato oggi prevede la concessione demaniale di parte del sedime a Rete Ferroviaria Italiana per i prossimi 40 anni; allo stesso tempo, RFI si impegna a riconsegnare all'AdSPMAS entro giugno 2019 una porzione dell'area pari al 40% della superficie totale. Le procedure e i costi delle bonifiche del sedime saranno a carico di RFI.

"Siamo molto soddisfatti della risoluzione del contenzioso – dichiara il Presidente dell'AdSPMAS Pino Musolino – perchè ci permette di continuare nella nostra opera di recupero del waterfront veneziano, operando una compenetrazione sostenibile e virtuosa delle aree portuali con quelle residenziali confinanti. Abbiamo un anno di tempo per individuare quali progetti possano contribuire a uno sviluppo intelligente dell'area – precisa Musolino –, sicuramente daremo priorità alla necessaria messa in sicurezza e al decongestionamento della viabilità. Tali obiettivi verranno sviluppati tenendo in considerazione il contesto marittimo-portuale ma anche urbano che caratterizza l'area di Santa Marta".

"L'accordo di oggi – ha sottolineato Maurizio Gentile, Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – rende ancora più concreto lo spirito di collaborazione che ha portato, poche settimane fa, al protocollo con l'Autorità. Nei prossimi mesi delineeremo una prima fase di interventi per incrementare il numero dei binari e adeguare il modulo a 750 metri, in modo da aumentare la quota del traffico merci da e per il porto di Venezia, uno dei principali nodi della rete europea dei Core Corridor TEN-T. Il tavolo tecnico congiunto sta inoltre valutando interventi per il ripristino del collegamento ferroviario tra il porto di Chioggia e la rete nazionale".

Messaggero Marittimo

Accordo tra il porto di Venezia e Rfi

Risolto il contenzioso area “ex Platea Lavaggi”

VENEZIA – Entra nel vivo la collaborazione tra Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e Rete Ferroviaria Italiana.

Dopo la firma del protocollo, a Febbraio 2018, per l'individuazione degli interventi necessari all'upgrading delle infrastrutture portuali e al miglioramento delle loro connessioni con la rete ferroviaria nazionale, AdSp e Rfi hanno siglato un accordo per la risoluzione di un contenzioso relativo ai terreni dell'area “ex Platea Lavaggi”.

L'area, che costeggia la Rampa Sant'Andrea arrivando fino a Santa Marta all'altezza dell'imbarcadero Actv e che si sviluppa lungo il Canale della Scomenzera per un totale di circa 18mila metri quadrati, è di competenza portuale e sarà oggetto di razionalizzazione: da un lato, sarà conservata la funzione a servizio del comparto marittimo-portuale; dall'altro, Rfi avvierà alcune attività complementari alla riqualificazione della stazione di Santa Lucia e alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

L'accordo firmato oggi prevede la concessione demaniale di parte del sedime a Rete Ferroviaria Italiana per i prossimi 40 anni; allo stesso tempo, Rfi si impegna a riconsegnare all'AdSp del Mar Adriatico settentrionale entro Giugno 2019 una porzione dell'area pari al 40% della superficie totale. Le procedure e i costi delle bonifiche del sedime saranno a carico di Rfi.

Il presidente dell'AdSp Pino Musolino ha così espresso il proprio compiacimento per la firma dell'accordo: “Siamo molto soddisfatti della risoluzione del contenzioso perchè ci permette di continuare nella nostra opera di recupero del waterfront veneziano, operando una compenetrazione sostenibile e virtuosa delle aree portuali con quelle residenziali confinanti. Abbiamo un anno di tempo per individuare quali progetti possano contribuire a uno sviluppo intelligente dell'area – precisa Musolino -, sicuramente daremo priorità alla necessaria messa in sicurezza e al decongestionamento della viabilità. Tali obiettivi verranno sviluppati tenendo in considerazione il contesto marittimo-portuale ma anche urbano che caratterizza l'area di Santa Marta”.

L'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, ha sottolineato che “l'accordo di oggi rende ancora più concreto lo spirito di collaborazione che ha portato, poche settimane fa, al protocollo con l'Autorità. Nei prossimi mesi delineeremo una prima fase di interventi per incrementare il numero dei binari e adeguare il modulo a 750 metri, in modo da aumentare la quota del traffico merci da e per il porto di Venezia, uno dei principali nodi della rete europea dei Core Corridor Ten-T. Il tavolo tecnico congiunto sta inoltre valutando interventi per il ripristino del collegamento ferroviario tra il porto di Chioggia e la rete nazionale”.

Accordo RFI- AdSPMAS per risoluzione contenzioso area "Ex Platea Lavaggi"

(FERPRESS) – Venezia, 7 MAG – Entra nel vivo la collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Rete Ferroviaria Italiana.

Dopo la firma del protocollo, a febbraio 2018, per l'individuazione degli interventi necessari all'upgrading delle infrastrutture portuali e al miglioramento delle loro connessioni con la rete ferroviaria nazionale, AdSPMAS e RFI hanno siglato un accordo per la risoluzione di un contenzioso relativo ai terreni dell'area "Ex Platea Lavaggi".

L'area, che costeggia la Rampa Sant'Andrea arrivando fino a Santa Marta all'altezza dell'imbarcadero ACTV e che si sviluppa lungo il Canale della Scomezera per un totale di circa 18mila metri quadrati, è di competenza portuale e sarà oggetto di razionalizzazione: da un lato, sarà conservata la funzione a servizio del comparto marittimo-portuale; dall'altro, RFI avvierà alcune attività complementari alla riqualificazione della stazione di Santa Lucia e alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

L'accordo firmato oggi prevede la concessione demaniale di parte del sedime a Rete Ferroviaria Italiana per i prossimi 40 anni; allo stesso tempo, RFI si impegna a riconsegnare all'AdSPMAS entro giugno 2019 una porzione dell'area pari al 40% della superficie totale. Le procedure e i costi delle bonifiche del sedime saranno a carico di RFI.

"Siamo molto soddisfatti della risoluzione del contenzioso – dichiara il Presidente dell'AdSPMAS Pino Musolino – perchè ci permette di continuare nella nostra opera di recupero del waterfront veneziano, operando una compenetrazione sostenibile e virtuosa delle aree portuali con quelle residenziali confinanti. Abbiamo un anno di tempo per individuare quali progetti possano contribuire a uno sviluppo intelligente dell'area – precisa Musolino –, sicuramente daremo priorità alla necessaria messa in sicurezza e al decongestionamento della viabilità. Tali obiettivi verranno sviluppati tenendo in considerazione il contesto marittimo-portuale ma anche urbano che caratterizza l'area di Santa Marta".

"L'accordo di oggi – ha sottolineato Maurizio Gentile, Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – rende ancora più concreto lo spirito di collaborazione che ha portato, poche settimane fa, al protocollo con l'Autorità. Nei prossimi mesi delineaeremo una prima fase di interventi per incrementare il numero dei binari e adeguare il modulo a 750 metri, in modo da aumentare la quota del traffico merci da e per il porto di Venezia, uno dei principali nodi della rete europea dei Core Corridor TEN-T. Il tavolo tecnico congiunto sta inoltre valutando interventi per il ripristino del collegamento ferroviario tra il porto di Chioggia e la rete nazionale".

Crociere: Liguria leader anche nel 2019, Italia cresce 6,4%

Senesi (Cemar): "Ma non siamo ancora ai 12 milioni del 2012"



(ANSA) - GENOVA, 07 MAG - La Liguria si confermerà al primo posto nella classifica delle regioni per crocieristi movimentati anche nel 2019, con una crescita ulteriore rispetto ai 2 milioni e 472 mila previsti a fine 2018. All'assemblea di Assagenti, l'associazione di broker e agenti marittimi genovesi, Sergio Senesi a.d. dell'agenzia Cemar, oltre alle previsioni per fine anno si sbilancia anche sul 2019. "A livello nazionale ci sarà un incremento dei passeggeri delle crociere del 6,4% - dice -

Non raggiungiamo ancora i 12 milioni del 2012 ma ci stiamo avvicinando". Per quanto riguarda Genova nel 2018 i passeggeri saranno 1 milione e 23 mila, 936 mila a Savona cui si sommeranno quelli della Spezia e "e stiamo registrando il ritorno di Portofino, poi Porto Venere e Lerici.

"Genova continua ad essere centrale per Msc crociere: prevediamo di movimentare quasi un milione di passeggeri nel 2018 con oltre 200 toccate" sottolinea Leonardo Massa, country manager Italia di Msc crociere e la crescita proseguirà nel 2019 con l'arrivo delle nuove Bellissima e Grandiosa. Alla città Massa chiede di "continuare a investire nel settore crociere con infrastrutture, aeroporto, collegamenti terminalistici, stazione ferroviaria e fare in modo che l'accoglienza sia sempre all'altezza e continui a migliorare". Costa Crociere, che tornerà il prossimo anno con una nave a Genova, "crescerà anche nel 2019 con un impatto ancora più forte nel 2020 grazie all'arrivo a fine 2019 della nuova Costa Smeralda" dice Roberto Ferrarini, vice presidente della compagnia. "Per l'Italia, che resta il primo Paese d'Europa per movimento dei crocieristi - completa il quadro Senesi - è essenziale che ci sia una gestione e una manutenzione dei porti, soprattutto le banchine, perché per prendere una nuova compagnia ci vogliono anni, per perderla bastano un giorno e un errore".

Crociere: Duci, "Serve una pianificazione nazionale"

'A Genova e Savona necessario trovare più spazi in porto'

(ANSA) - GENOVA, 7 MAG - Per il settore delle crociere serve una pianificazione nazionale e per Genova e Savona servono più spazi da dedicare al traffico passeggeri e bisogna iniziare a ragionare per trovarli nell'ambito del porto. Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, l'associazione nazionale dei broker e degli agenti marittimi, spiega il suo punto di vista a margine dell'assemblea di Assagenti a Genova, dedicata proprio alle crociere. "E' un settore che necessita una pianificazione a livello nazionale, che deve essere poi declinata sui territori.

In Liguria Genova, Savona e La Spezia dal punto di vista crocieristico rappresentano un unicum che non ha paragoni come offerta, però si deve effettuare una pianificazione a medio e lungo termine perchè i tassi di crescita del settore e gli ordini degli armatori per nuove navi lasciano pensare ad una crescita ulteriore che necessiterà di altri spazi a terra" spiega Duci.

E la Liguria, prima regione per le crociere, deve pensarci subito. "La Liguria ha bisogno di immaginare il proprio futuro nel settore in modo espansivo rispetto alle aree oggi a disposizione - continua Duci - Alla Spezia che forse partiva da un po' più indietro si sta facendo, Genova e Savona, più avanti dal punto di vista dei servizi offerti, devono essere consapevoli che per mantenere questo livello qualitativo è necessario avere più spazi. Bisogna iniziare a ragionare su dove trovarli all'interno del porto". Anche all'interno dei terminal merci del porto commerciale.

OGGI A PALAZZO DUCALE L'APPUNTAMENTO CON "THE EUROPEAN HOUSE - AMBROSETTI"

"Liguria 2022", ricetta per una crescita sostenibile

Obiettivo: partire dai primati dello shipping per costruire un'economia solida e diffusa

L'ANALISI

VALERIO DE MOLLÌ

NELLA prima edizione dell'iniziativa "Liguria 2022" abbiamo identificato la visione della Regione, "Liguria: dal mare alla vita", che si sostanzia nella valorizzazione e preservazione della persona e del territorio, due risorse essenziali che hanno in comune tanto la preziosità quanto la fragilità e che per questo evidenziano necessità di valorizzazione e di protezione. Questa visione, inoltre, si basa sulla continua valorizzazione del mare, da sempre fonte di crescita economica e benessere per questo territorio.

La visione rappresenta ciò che un territorio intende diventare nel medio-lungo termine, basata sulle priorità, la sua vocazione e le sue competenze e condivisa dalla stragrande maggioranza dei cittadini che la deve interiorizzare. Una visione con "una componente di sogno", in grado di generare consenso attorno al disegno di un futuro il più possibile condiviso, identitario e distintivo.

A tal proposito voglio ricordare che la Liguria, attorno al mare, ha saputo nel tempo costruire il proprio modello di sviluppo. Alcuni primati ce lo ricordano: 1° per teu (twenty-foot equivalent unit) movimentati sul totale nazionale (53,2% escludendo quelli in

trasbordo); 1° per quota di imprese della cantieristica sul totale manifatturiero (1,5%, contro una media italiana dello 0,3%); 1° per incidenza delle imprese dell'Economia del mare sul totale dell'economia (9,1%); 3° per passeggeri movimentati (1° considerando i crocieristi, che nel 2017 sono stati 2,5 milioni).

La scelta della visione implica definire indirizzi strategici ad essa connessi, che siano misurabili nel tempo e funzionali al rafforzamento dell'attrattività e del modello di sviluppo del territorio: anche per la Liguria, dunque, è fondamentale avere uno strumento di monitoraggio del raggiungimento dei principali obiettivi strategici del territorio, per assicurarsi che la barra del timone resti puntata verso la giusta meta, a beneficio dei cittadini e della business community.

È per questo motivo che The European House - Ambrosetti, nella seconda edizione dell'iniziativa "Liguria 2022", ha voluto presentare uno strumento chiaro e completo in grado di restituire una fotografia aggiornata delle performance ottenute dalla Liguria in diverse aree chiave dello sviluppo socio-economico, connesse alla nostra visione di sviluppo: il Tableau de Bord per la gestione strategica della crescita della Liguria.

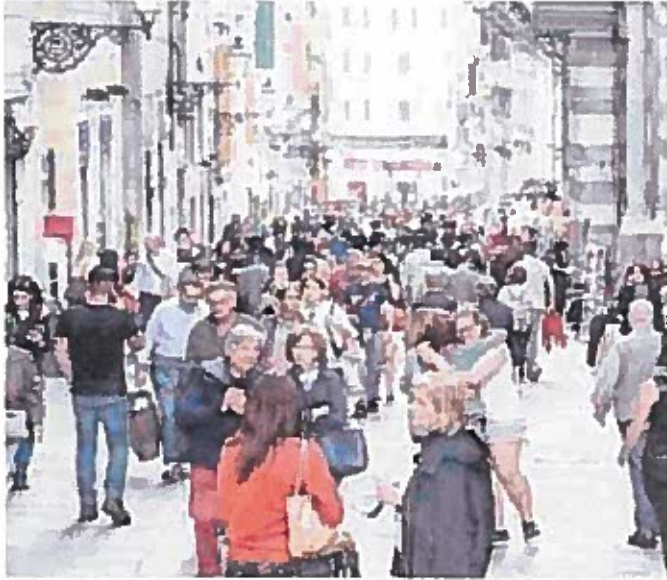
Il Tableau de Bord restituisce un'immagine positiva sulle performance della Liguria, che migliora nell'80% delle variabili monitorate, confermando la

giusta rotta intrapresa dalla Regione, l'efficacia delle misure messe in atto finora e l'importanza del percorso che abbiamo avviato nell'ultimo biennio.

Tale strumento - unitamente agli altri contenuti strategici della seconda edizione - è a disposizione dei decisori pubblici, che lo potranno utilizzare di anno in anno per avere sempre chiaro in mente lo stato di salute del territorio che sono chiamati a governare, confrontato nel tempo sia con se stesso, sia in relazione alla macro-area del Nord-Ovest e alla media italiana. In questo contesto, il 2022 rappresenta una tappa fondamentale del nostro viaggio, verso la costruzione di una Liguria che torni a rappresentare un'opportunità unica per i progetti di vita e di lavoro dei cittadini italiani ed europei e per offrire alle imprese condizioni di sviluppo uniche nel panorama nazionale e europeo. La seconda edizione del Forum "Liguria 2022" di oggi, a Palazzo Ducale, è l'occasione per chiamare a raccolta tutto il territorio per confrontarsi - con il contributo di relatori nazionali e internazionali - sulle questioni più importanti che ancora devono essere affrontate e generare consenso attorno ai progetti portanti per lo sviluppo della visione. La rotta è tracciata e, come ho già affermato un anno fa, siamo solo all'inizio del nostro percorso.

L'autore è managing partner e ceo di The European House - Ambrosetti

-segue



Turisti a Genova: il settore è diventato trainante per la città

UNA GIORNATA DI DIBATTITI E PROPOSTE

GENOVA. "Liguria: dal mare alla vita" è la nuova visione strategica per la regione che sarà approfondita oggi a Palazzo Ducale con la seconda edizione del Forum "Liguria 2022". L'attrattività e immagine della Liguria nel mondo, le opportunità dell'economia del mare e della logistica, il ruolo dei settori a medio-alta tecnologia per la crescita e l'attrazione degli investimenti, sono alcuni dei principali temi del Forum. Programma sul sito www.ambrosetti.eu.

Crociere e passeggeri: Genova gioca la partita dell'industria turistica mondiale



Genova, 07 maggio 2018 -Il turismo è un settore che vale circa 8 mila miliardi, pesa sul Pil mondiale per più del 10% ed è responsabile della creazione di quasi il 10% dei posti di lavoro a livello globale. Le previsioni di crescita per il prossimo decennio parlano di un roseo 4% annuo, una partita per cui Genova si è allenata e che giocherà a tutti gli effetti anche attraverso il settore crocieristico, tema su cui si sono accesi i riflettori della 73esima assemblea Assagenti, l'Associazione di categoria dei broker e degli agenti marittimi di Genova, ospitata questa mattina nel Salone di prima classe di Stazione Marittima.

«La polivalenza del nostro scalo rende possibile il confronto con una vasta tipologia di traffici, tutti con peculiarità diverse – dice Alberto Banchemo, presidente Assagenti – quello passeggeri in generale e crocieristico in particolare può essere definito l'unico capace di abbracciare l'intero territorio, con un impatto trasversale su quasi tutte le sfere, da quella economica a quella sociale e quella culturale».

Durante ciascuno dei 212 scali a Stazione Marittima nel 2017, ogni nave da crociera ha imbarcato forniture di bordo provenienti per più dell'80% dal territorio ligure: 10 mila litri di latte, 35 mila uova fresche, verdure e frutta per un totale di 58 tonnellate, 6 mila bottiglie di vino e 9 tonnellate di pesce. Inoltre, sono circa 200 le unità lavorative coinvolte in ogni scalo, dai servizi portuali alle guide per le escursioni.

«Da questi numeri – spiega Banchemo – è evidente come l'adeguamento delle infrastrutture terrestri sia importante per garantire la continuità di un traffico così vitale per il nostro territorio; l'indebolimento delle banchine oggi si misura non tanto in termini di dimensioni e di potenze delle propulsioni, ma di continuità di manovra: dove un maggior numero di scali comporta uno stress maggiore, è necessaria una manutenzione più attenta e programmata».

Le previsioni a fine 2018 annunciate da Sergio Senesi, amministratore delegato di Cemar, parlano di un totale di un milione e 23 mila passeggeri per il bacino di Genova e di 963 mila passeggeri per quello di Savona e rispettivamente di 225 e di 200 scali nave, che insieme alle toccate nel Tigullio, alla Spezia e a Sanremo portano la Liguria a essere la prima regione italiana in termini di passeggeri movimentati: due milioni 472 mila.

«Creare sistema – dichiara Senesi – attraverso una programmazione degli ormeggi a due anni, una migliore ricettività sul territorio, un controllo attento sui costi e sulle attrezzature delle banchine e una collaborazione maggiore tra porti, consentirebbe di aumentare di due milioni le presenze di crocieristi a livello nazionale».

La rivoluzione turistica, oltre a mostrare numeri che riescono a far percepire la portata del fenomeno, fa i conti il paradosso della ricerca di autenticità: ogni metà desiderabile perché esclusiva smette di esserlo quando si trasforma in meta turistica. «Quello che auspichiamo – afferma Banchemo – è sicuramente una costante crescita del turismo e delle attività a esso connesse, come le crociere, per una nostra prosperità comune. Nel portare avanti le politiche di promozione, però, dobbiamo lavorare affinché la percezione del nostro territorio continui a essere una percezione di autenticità: solo questo farà la differenza e ci renderà davvero concorrenziali nel mercato del turismo mondiale».

Informazioni Marittime

Genova e il porto sepolto



di Decio Lucano - DL News

In mille a Palazzo Ducale ad ascoltare il sen. Renzo Piano che racconta come ha sepolto il Porto Vecchio nel 1992 rilanciando il Waterfront e il Blue Print affinché la città restituisca gli spazi che appartengono al mare, dove era, da ponente a levante. Mi ricorda il **Porto sepolto** di Giuseppe Ungaretti, versi del 1916, alla ricerca del porto sommerso nella propria anima, simbolicamente espressa dal porto sommerso di Alessandria d'Egitto. Forse Piano, tra tecnica e architettura, voleva fare anche filosofia; purtroppo il Porto Vecchio con i suoi antichi ponti, Embriaco, Spinola, Morosini, Calvi sono stati sacrificati dopo centinaia di anni all'attuale "Porto Antico", un complesso ludico e turistico (esclusi Acquario e Museo del Mare in Darsena). Dove sono i Lo Basso, la Rollandi, Iozzi, la Airoldi e altri storici per testimoniare che il Porto sepolto a Genova riposa nello specchio acqueo del Porto Antico? Il pubblico non deve conoscere la storia?

E che cos'è questo teorema dell'acqua di mare che da ponente arriverà alla Fiera, fatta a pezzi e la terra si ritira, quando in tutti i Paesi del mondo (Singapore insegna) è la terra che strappa al mare le superfici che le servono. Concludendo con la Fiera, date un'occhiata alla nuova Torre Piloti davanti al padiglione Jean Nouvel, non vi sembra un po' "anemica"? I mille del Ducale avranno, data la materia specifica e complessa, capito qualcosa pur supportati dagli interventi culturali di Maurizio Maggiani?

Genova, stasera la cerimonia commemorativa

Genova - Una Santa Messa, le deposizioni delle corone in mare e il suono delle sirene delle navi. La cerimonia ufficiale per il quinto anniversario della tragedia di Molo Giano scatterà stasera alle 21.00 quando nella cappella della Capitaneria di Porto sarà celebrata una Messa per i nove caduti

Genova - Una Santa Messa, le deposizioni delle corone in mare e il suono delle sirene delle navi. La cerimonia ufficiale per il quinto anniversario della tragedia di Molo Giano scatterà stasera alle 21.00 quando nella cappella della Capitaneria di Porto sarà celebrata una Messa per i nove caduti. Quindi la commemorazione si sposterà nello specchio antistante Molo Giano dove alla presenza delle autorità cittadine - ha confermato la sua presenza anche il sindaco Marco Bucci - si renderà omaggio alle vittime. L'associazione "Marittimi Marina Mercantile" che ha sede a Genova nel centro storico ha organizzato un corteo con fiaccolata che dovrebbe partire alle 22 dalla sede della Capitaneria per raggiungere il luogo della tragedia. Sulla questione del corteo ieri è scoppiata una polemica. Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa, una delle vittime, ha annunciato su Facebook come le autorità abbiano «vietato l'uso delle fiaccole e degli stendardi». «Vogliono costringerci ad un corteo muto e silenzioso - ha denunciato Adele Chiello al *Secolo XIX* - la memoria fa paura e il silenzio di Genova su questa tragedia è totale, sconvolgente». Da Capitaneria di Porto e Autorità Portuale precisano però, di non aver posto alcuna limitazione al corteo. «Abbiamo chiesto approfondimenti - viene spiegato - perchè trattandosi di una manifestazione che avverrà in area portuale occorre l'identificazione dei partecipanti per motivi di sicurezza. Non ci sono divieti all'uso di fiaccole e di stendardi». Il corteo sarà scortato da militari e accompagnato fino a Molo Giano.

Genova, a fine mese il destino del processo bis sulla Torre Piloti

Genova - L'ultimo giorno di discussione dell'udienza preliminare è fissato per il prossimo 16 maggio: dopo quella data il giudice Maria Teresa Rubini dovrà decidere se rinviare a giudizio o prosciogliere gli indagati nel processo bis alla Torre Piloti

Genova - L'ultimo giorno di discussione dell'udienza preliminare è fissato per il prossimo 16 maggio: dopo quella data il giudice Maria Teresa Rubini dovrà decidere se rinviare a giudizio o prosciogliere gli indagati nel processo bis alla Torre Piloti, quello che riguarda il posizionamento dell'edificio. Sotto inchiesta ci sono una ventina di persone: i tecnici coinvolti a vario titolo nella progettazione della struttura e i datori di lavoro delle vittime, responsabili della sicurezza dei lavoratori.

GENESI CONTROVERSA

Non è un processo facile, a cominciare dalla genesi. Il sostituto procuratore Walter Cotugno e l'allora dal procuratore capo Michele Di Lecce, scelsero di concentrare gli sforzi su alcuni aspetti che considerarono primari nella tragedia: gli errori nella manovra, **le avarie e le apparecchiature guaste ignorate**. L'isolamento di queste responsabilità, giudicate le più dirette e dimostrabili, fu un'esigenza giustificata anche dal timore di costruire un processo troppo dispersivo, e non arrivare a definire alcun responsabile.

A bordo, quella notte, accadde un po' di tutto. Il comandante Roberto Paoloni diede l'ok a partire nonostante non funzionasse un numero impressionante di apparecchiature, a cominciare dal contagiri. Questo guasto è rilevantissimo nel successivo intoppo: il motore si blocca, ma l'equipaggio non se ne accorge, convinto di aver cambiato direzione di marcia quando invece la nave sta procedendo indietro, alla deriva. E ancora: la manovra venne fatta al buio, senza una vera comunicazione tra plancia e sala macchine; l'allarme che indicava la mancata ripartenza venne spento, perché la sirena forse dava fastidio. Per questa sequenza di omissioni, errori, negligenze, nell'arco di due anni i magistrati hanno ottenuto condanne di primo grado importanti, per omicidio colposo plurimo e disastro, nei confronti degli ufficiali guidati dal comandante Roberto Paoloni. È stata l'insistenza di una madre, Adele Chiello Tusa, a far riaprire nuovi filoni di indagine, considerati difficili, se non impossibili da

-segue

perseguire: il posizionamento pericoloso, a filo di banchina, della Torre Piloti; e le falsificazioni delle certificazioni della nave, un'ulteriore ipotesi che ha portato a indagare sulle "certificazioni ammorbidite" e sulla presunta rete di compiacenza tra capitaneria di porto, Rina e armatori.

A cinque anni dalla tragedia, insomma, il ciclone giudiziario lascia intravedere ancora una tempistica molto lunga. Fin troppo per gli avvocati dei progettisti, che intravedono in questo ulteriore tentativo quasi una caccia alle streghe: è possibile, si chiedono, circoscrivere una responsabilità penale nei confronti di tecnici che pensarono quella Torre in un porto completamente diverso da quello attuale? È accettabile chiamare quei progettisti a rispondere di un evento per gli avvocati «eccezionale», accaduto a distanza di così tanto tempo, e in un contesto, quello del porto, così radicalmente diverso, con navi molto più grandi e manovre che nel tempo si sono estese anche allo specchio acqueo in cui si è svolta la tragedia? Le tesi della pubblica accusa si imperniano sostanzialmente su tre argomentazioni: l'incidente si poteva evitare, lo dimostra un precedente del 1999, che non ebbe conseguenze altrettanto tragiche; la costruzione a filo banchina è quasi un unico al mondo; e, ancora, il rischio è un concetto dinamico, che nel tempo avrebbe dovuto comunque essere riconsiderato e aggiornato.

Altro capitolo spinoso è quello che riguarda i presunti depistaggi, poi archiviati: inizialmente furono contestati al comandante d'armamento della Messina-Giampaolo Olmetti (pressioni sui suoi marittimi-testimoni nella notte del disastro, assolto nel processo principale), al "primo" Repetto con il terzo ufficiale Danilo Fontanella (riparazione del contagiri rotto la mattina dopo la tragedia), al comandante Paoloni e al terzo ufficiale Cristina Vaccaro (per una check-list modificata). Il più macroscopico è un tentativo, documentato dagli inquirenti, di manomissione della scatola nera, contestato ancora a Paoloni.

PROGETTO

Dal sole
l'energia
per la nuova
Torre piloti

DELL'ANTICO >> 15



ENTRO LA FINE DELL'ANNO IL BANDO DI GARA. OLTRE MILLE METRI QUADRATI DI UFFICI E MAGAZZINI

Energia dal sole per la Torre piloti

Sulla sommità dell'edificio pannelli fotovoltaici. Ventisei gli alloggi previsti

MATTEO DELL'ANTICO

IL BANDO gara per la realizzazione della nuova Torre piloti del porto è atteso entro la fine dell'anno.

L'edificio, come anticipato dal *Secolo XIX*, sarà costruito nell'area delle Riparazioni navali su uno spazio di circa 1.500 metri quadrati attualmente in concessione al cantiere Amico & Co. La struttura verrà realizzata a pochi metri dal mare, vicino al padiglione Jean Nouvel, con una parte di specchio acqueo che sarà riservato all'ormeggio delle pilotine. La decisione definitiva sulla collocazione della nuova Torre è stata presa dall'Autorità di sistema portuale dopo il via libera da parte di Capitaneria e Corpo piloti.

Impianto fotovoltaico

Sulla sommità della struttura troverà spazio un vero e proprio impianto fotovoltaico con pannelli che saranno installati sopra la sala di controllo. Grazie all'energia solare la struttura dovrebbe essere quasi totalmente autosufficiente dal punto di vista energetico. La nuova

Torre piloti sarà alta 63 metri e dovrebbe essere operativa alla fine del 2020: il tempo stimato per la realizzazione è di quattordici mesi. Per costruirla saranno investiti circa 15 milioni di euro che verranno interamente sborsati dall'Authority. Il progetto dovrebbe restare in linea di massima quello ideato dall'architetto Renzo Piano perché quello che è stato recentemente messo in discussione più volte ha riguardato esclusivamente il posizionamento della struttura e non l'aspetto estetico.

Spazio per alloggi e uffici

La nuova Torre ospiterà la sede del Corpo dei piloti del porto. Per questo motivo è prevista la realizzazione di 26 alloggi più un'area di oltre mille metri quadrati che sarà destinata ad uffici e magazzini. Dalla sala di controllo, invece, che sarà posizionata a più di 50 metri di

altezza, si dovrebbe avere una visuale di oltre cinque chilometri - dall'imboccatura del porto al torrente Polcevera - senza l'aiuto di

apparecchiature informatiche ma con il supporto di un semplice binocolo e condizioni meteo permettendo.

Utilizzati acciaio e vetro

Disegnata in pieno stile Piano, ossia molto slanciata, con abbondante uso di acciaio e vetro, la nuova Torre sostituirà quella crollata a Molo Giano nel 2013 dopo l'impatto con la nave "Jolly Nero": lo schianto ha provocato la morte di nove persone. Prima che la scelta del-

l'area ricadesse sulle Riparazioni navali, il Cetena, società controllata da Fincantieri e guidata da Sandro Scarrone, aveva portato a termine - su incarico di Palazzo San Giorgio - un progetto che prevedeva la realizzazione della nuova Torre nella Darsena nautica della Fiera, di fronte al padiglione Blu, negli spazi dove vengono ormeggiate le barche più grandi durante il periodo del Salone Nautico di Genova. L'idea è stata però messa da parte e la decisione definitiva è ricaduta su un'area comunque poco distante.

matteo.dellantico@secoloxix.it

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

LA CERIMONIA IN RICORDO DELLE NOVE VITTIME DEL CROLLO DI CINQUE ANNI FA



I mazzi di fiori deposti nel punto della tragedia

PAMBIANCHI

Sirene del porto tra dolore e rabbia Le famiglie: «Ora un monumento»

Autorità e parenti fianco a fianco per non dimenticare

TOMMASO FREGATTI

ORE ventidue, cinquanta nove minuti e quarantadue secondi. Prima il "silenzio militare" intonato dai trombettieri della fanfara della Marina Militare di La Spezia poi quello reale. Fatto di abbracci, lacrime e singhiozzi dei familiari delle vittime mentre le sirene della navi suonano, lo Yacht Club spegne le luci il porto, tutto, si ferma.

Genova ieri sera ha ricordato i nove morti per il crollo della

Torre Piloti. Sono passati cinque anni da quando, la sera del 7 maggio 2013, la portacontainer Jolly Nero ha spezzato la vita di nove persone che stavano lavorando a Molo Giano. I loro nomi - Francesco Cetrola, 38 anni di Santa Marina (Salerno), Marco De Candussio, 39 di Livorno, Daniele Fratantonio, 30 di Rapallo, Giovanni Iacoviello, 35 di La Spezia, Davide Morella, 33 di Biella, Giuseppe Tusa, 30 di Milazzo; il pilota Michele Robazza, 44 di Pistoia, gli operatori radio dei rimorchiatori

Sergio Basso di Vernazza (La Spezia, 50, Maurizio Potenza, 50 di Genova - sono scolpiti su piccole lapidi incastonate sul luogo della tragedia. Sul molo c'è chi ha perso un figlio, un padre, un fratello. Ora tutti chiedono che vengano ricordati: «Vogliamo il monumento promesso in porto - chiede la mamma di Daniele Fratantonio - è giusto che tutti sappiano che in questo punto sono morti nove ragazzi che facevano questo lavoro. Mettetelo qui in porto, all'Expo, dove volete.

Ma fatelo. Io da quel giorno non vivo più». Accanto ai parenti ci sono i vertici delle istituzioni cittadine. Ci sono il sindaco Marco Bucci, il presidente della Regione Giovanni Toti, il prefetto Fiamma Spina. Bucci e Toti giurano che si impegneranno per esaudire le richieste dei familiari delle vittime. La cerimonia come sempre è toccante ma non cancella la rabbia di alcuni familiari che chiedono giustizia per i loro cari. Adele Chiello Tusa ha organizzato insieme all'associazione "Marittimi Marina Mercantile" un corteo con fiaccolata. Con loro anche i parenti delle vittime della strage di Viareggio del 2009. Dopo la Santa Messa, celebrata all'interno della cappella della Capitaneria di Porto, oltre cento persone hanno raggiunto a piedi il luogo della tragedia. Alcuni tenevano striscioni, altri fiaccole luminose. «Ci vogliamo ridurre al silenzio - racconta decisa Adele - la memoria fa paura e il silenzio di Genova di fronte a questa tragedia è totale e al tempo stesso sconvolgente». Anche i familiari di Davide Morella si associano alla richiesta di giustizia: «Vorremmo - spiegano al Secolo XIX - vedere riconosciute almeno le responsabilità per queste nove persone morte».

fregatti@ilsecoloxix.it

TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Il Messaggero Marittimo

Amm. Pettorino visita Capitaneria di Marina di Carrara

Comandante generale del Corpo accompagnato da Giuseppe Tarzia

MARINA di CARRARA – Nella mattinata di oggi, 7 Maggio, il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, ammiraglio ispettore capo (CP), Giovanni Pettorino, ha fatto visita alla Capitaneria di porto di Marina di Carrara dove, accompagnato dal direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio (CP) Giuseppe Tarzia, ha incontrato tutto il personale militare esprimendo parole di vivo ringraziamento e sincero compiacimento per le importanti e concrete attività svolte dal personale.

Il Comandante generale, dopo aver visitato il porto di Marina di Carrara ha incontrato, nei locali della Capitaneria, il Prefetto della Provincia di Massa Carrara, Enrico Ricci, il Procuratore di Massa Carrara, Aldo Giubilaro, il presidente della Provincia di Massa Carrara e sindaco di Montignoso, Gianni Lorenzetti, il sindaco di Carrara, Francesco De Pasquale ed il vicesindaco di Massa, Uilian Berti.

Nell'occasione, unanimi consensi e parole di vivo apprezzamento sono state rivolte al personale della Capitaneria di porto di Marina di Carrara per il quotidiano lavoro svolto a favore della comunità ed, in particolare, è stata evidenziata la professionalità e la competenza nelle attività di Polizia giudiziaria, svolte sul territorio apuano, con particolare riferimento a quelle di tutela ambientale, con specifico richiamo al recente "Protocollo Cave", e demaniale ed alla sicurezza in mare e sulle spiagge.

Stessi temi sono stati poi sviluppati alle ore dodici durante l'incontro che l'ammiraglio Pettorino ha voluto dedicare ai giornalisti della stampa locale.

APPROVATO IL DOCUMENTO RELATIVO AL PRIMO ANNO DI NUOVA GESTIONE AD ANCONA

Bilancio dell'AdSP Adriatico centrale: tanti investimenti, gestione OK

Il presidente Giampieri: alta professionalità del personale dell'Autorità, al servizio di imprese e operatori con l'obiettivo di facilitare la creazione di lavoro e ricchezza



Rodolfo Giampieri

ANCONA - Il primo documento contabile che costituisce il "bilancio consolidato" dei sei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è stato approvato all'unanimità dal comitato di gestione dell'AdSP.

con il parere favorevole del collegio dei revisori dei conti, dopo aver acquisito l'approvazione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Una gestione corretta - si sottolinea in una nota dell'AdSP - orientata ai servizi e all'efficienza. È la realtà descritta dai numeri del bilancio di rendiconto 2017, il primo dopo la costituzione dell'Autorità di sistema, da cui emerge un risultato positivo di esercizio finanziario di 9,6 milioni. Le entrate correnti nel 2017 sono state di 16 milioni, le spese correnti di 9,3 milioni di euro con 6,7 milioni di avanzo di gestione di parte corrente, disponibili per investimenti già programmati dal Piano triennale delle opere dell'Autorità di sistema. Il patrimonio netto è cresciuto da 37 milioni del 2016 a 41 milioni di euro.

Le spese 2017 per gli investimenti ammontano a 4,3 milioni. A bilancio risultano, poi, oltre 80 milioni già vincolati e destinati ad investimenti in corso e in parte da avviare come dragaggi nei porti del sistema, consolidamento della vasca di colmata di Ancona, manutenzioni straordinarie delle banchine, interventi di security e di innovazione tecnologica, realizzazione del secondo stralcio della nuova banchina rettilinea del porto di Ancona.

La gestione dell'Autorità di sistema portuale evidenzia che l'incidenza delle spese per il personale sulle spese correnti è pari al 36%, valore più che ottimale se comparato anche ad efficienti gestioni privatistiche.

"Questa percentuale è indicatore di un'ottima organizzazione, alta produttività e professionalità

di tutto il personale - afferma il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, un indice più che positivo che si affianca al fatto che le entrate correnti superano abbondantemente i costi correnti, grazie ad una gestione manageriale del sistema portuale che privilegia gli investimenti utili a intercettare i mercati di riferimento per le imprese e gli operatori. Questo perché il fine ultimo del nostro operato deve essere sempre un'attenta gestione della spesa pubblica con l'obiettivo di facilitare il lavoro delle aziende per creare occupazione e ricchezza diffusa sui territori".

Giampieri aggiunge che "questo risultato finanziario dell'Autorità di sistema nasce dall'ottimizzazione delle risorse a nostra disposizione e, inoltre, permette di incrementare il numero dei servizi offerti senza intaccarne la qualità".

Vespucci, bilancio ok L'ad Fulceri è sicuro «Avviata la crescita»



INTERPORTO

► LIVORNO

Dopo tre anni consecutivi in rosso, il bilancio dell'Interporto Vespucci torna a vedere la luce. Grazie a un risultato economico utile di 204 mila euro e un aumento del 4% dei ricavi commerciali correnti rispetto all'anno precedente, il 2017 si è chiuso con un quadro contabile con segno più. Il bilancio, approvato nei giorni scorsi dall'assemblea dei soci, parla chiaro: un consuntivo che rileva una forte ripresa delle progettualità previste dal piano di consolidamento e dalla relativa convenzione di ristrutturazione firmata a ottobre 2016.

«L'azienda sta facendo fronte agli impegni previsti dall'accordo di ristrutturazione - ha commentato l'ad del Polo di

Guasticce, **Bino Fulceri** - ed è per me, e per i miei collaboratori, un motivo di grande soddisfazione l'aver dato avvio ad un percorso di crescita che consente oggi all'Interporto di guardare con fiducia al proprio domani».

Il triennio passato, dunque, appare già come un lontano ricordo, grazie ad un'amministrazione che ha portato avanti una gestione oculata delle risorse, promuovendo la dismissione dei cespiti non strategici e riducendo l'indebitamento bancario (passato dai 61,5 ai 55,3 milioni di euro), e promuovendo una politica di contenimento delle varie voci di spesa, grazie alla quale è stato possibile ridurre i costi operativi (servizi e personale) del 10% rispetto al 2016.

Merito anche delle nuove attività strategiche avviate l'anno scorso, come l'aggiudicazione definitiva dell'appalto

per la realizzazione del nuovo magazzino per merci surgelate in area doganale a completamento del polo logistico per merci alimentari già presente in Interporto. Oppure come la realizzazione dello studio di fattibilità per lo sviluppo delle attività ferroviarie rivolto al settore dei "semirimorchi", che ha come obiettivo l'individuazione dell'Interporto Vespucci quale Hub per il carico e scarico dei trailer in arrivo e partenza dal Porto e diretti agli interporti di Padova e Verona.

Tra i risultati ci sono anche la stipula dell'accordo tra Regione Toscana, Rfi, Autorità di Sistema e Interporto Vespucci che prevede l'avvio dei lavori dello "Scavalco ferroviario"; e l'avvio del progetto di fattibilità dell'Area Franca prevista dall'Accordo di programma del 2015.

Particolarmente soddisfacente, inoltre, è stato il servizio

di pesatura certificata all'interporto, che ha registrato una forte crescita dei volumi mensili quintuplicati rispetto al precedente esercizio e con realistiche previsioni di ulteriore incremento anche per il prossimo esercizio. Il 2017 ha fatto registrare un +7% nei transiti ai varchi interportuali e un incremento del 17% nel numero dei treni in arrivo e partenza. A ciò va aggiunto che ad oggi sono 57 le imprese presenti con circa 1220 addetti fra diretti (536) ed indiretti (693).

«Ora - ha concluso il presidente **Guido Nastasi** - aspettiamo il verificarsi degli eventi previsti nel protocollo di intesa sottoscritto a maggio 2016, ovvero la sottoscrizione da parte **de Autorità Portuale** dell'aumento di capitale e dell'acquisto di un terreno per complessivi 10 milioni di euro e la proroga da parte della Regione Toscana delle garanzie fidejussorie».



Bino Fulceri, l'ad dell'interporto

Livorno, la Giornata Europea del Mare al via

LIVORNO - Il mare, il suo ruolo nell'ecosistema globale sono le tematiche per la celebrazione della **Giornata Europea del Mare**. L'evento promosso dalla Commissione Europea e istituito nel 2008 che vede lo svolgimento di una kermesse di attività che hanno come filo conduttore il mare: visite guidate in porto, concorsi letterari, mostre fotografiche, letture teatrali, laboratori ludico-didattici, promossi da Autorità di Sistema Portuale, Comune di Livorno, Provincia di Livorno, ad altri enti e associazioni,

Si parte l'8 e il 9 maggio con Navi di Maggio 2018

Si chiama "Navi di Maggio" e permetterà a centinaia di studenti di visitare diverse imbarcazioni dotate delle più moderne strumentazioni tecnologiche. L'iniziativa, giunta ormai alla sua settima edizione, è organizzata dalla Fondazione Livorno Euro Mediterranea in collaborazione con la Capitaneria di Porto, l'Arpat, il Corpo dei Piloti del Porto di Livorno, il gruppo Ormeggiatori e barcaioi, la Guardia di Finanza, i Vigili del Fuoco, la società "Porto di Livorno 2000" il C.N.R. IBIMET di Firenze e Sassari, il Centro Interuniversitario di Biologia Marina, Area Marina Protetta Secche della Meloria, il Consorzio "Lamma", le società "Neri rimorchiatori", "Labromare", l'IIS "Buontalenti Cappellini Orlando", ed altre associazioni attive nel settore della salvaguardia dell'ambiente marino. Le imbarcazioni saranno ormeggiate in prossimità della zona della capitaneria di porto e messe a disposizione da enti e ditte specializzate nella salvaguardia del nostro mare e delle nostre coste. Le visite saranno possibili dalle 8.30 alle 13.30, martedì 8 e mercoledì 9 maggio.

Quest'anno i mezzi navali saranno dieci, di cui nove ormeggiati al Molo Capitaneria 64 (lato sud) e Radice molo 65.

L'inaugurazione di Navi di Maggio 2018 è prevista per le ore 8.30 di martedì 8 maggio al Molo 64 Capitaneria, con i circa 130 studenti coinvolti nella prima delle due giornate.

Inoltre negli ex locali della Fondazione LEM (in piazza del Pamiglione) ci saranno queste attività:

- presentazione da parte dell'Ente gestore della marina protetta Secche della Meloria dell'area marina protetta descrivendo le caratteristiche dell'area marina protetta Secche della Meloria: quali sono i suoi ambienti peculiari, quali siano gli habitat bisognosi di protezione e quali le misure di conservazione da adattare.

- Ben tre laboratori, proposti dall'ARPAT, uno sulla risorsa ittica, uno per illustrare il benthos marino osservabile con un microscopio e un terzo laboratorio sul fitoplancton.

- Presentazione dal parte del CNR – IBIMET di Firenze e Sassari -di una breve storia sulle origini della strumentazione meteorologica nella cultura occidentale, (con proiezioni di diapositive).

Un'ulteriore opportunità rivolta al mondo della scuola è la visita alla sala del "PORT CENTER", con il suo suggestivo apparato espositivo multimediale di ultima generazione, che l'Autorità di Sistema Portuale mette a disposizione delle scuole che vorranno visitarlo. Per le classi che parteciperanno a "Navi di maggio 2018" è prevista anche una visita al porto il pomeriggio del 9 maggio (su prenotazione)

Il 10 maggio: tutti a visitare il Magazzino delle Imbarcazioni Storiche

Alle 12.30 verrà presentata al pubblico la nuova imbarcazione "Teresa" donata dalla famiglia De Martino all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e restaurata da Rotary Club Livorno. Per l'occasione verrà inoltre allestita la mostra temporanea "Mestieri d'arte, mestieri di poesia" realizzata dall'Associazione Amici delle Barche.

A seguire, prosecuzione del progetto Ali sull'acqua – Contenitore d'arte con apertura dell'installazione artistica a cura di Cesare Inzerillo e Scenica frammenti trasferita presso il Magazzino delle Imbarcazioni Storiche.

Sempre lo stesso giorno, in Fortezza Vecchia:

Dalle 15.00 alle 17.00: gli artisti della Società Italiana dei Viaggiatori leggeranno ai più piccoli una serie di fiabe, mentre a partire dalle 17.30, durante i giovedì del Livorno Port Center, verrà presentata la mostra temporanea realizzata dall'Associazione Amici delle Barche presso l'Esposizione delle Imbarcazioni Storiche. Relatore Enrico Campanella. La presentazione avrà luogo presso il Livorno Port Center.

- segue

Alle 19.00 verrà inaugurata la mostra New Visions for Port Evolution (Fortezza Vecchia) a cura del Laboratorio di Progettazione dell'Architettura IV ed Urbanistica II del DIDA (Dipartimento di Architettura) dell'Università degli Studi di Firenze.

Alle 21.30, sempre in Fortezza vecchia, verrà proiettato il film su Livorno ed il suo porto dal titolo "Imbarco a mezzanotte" di Joseph Losey a cura della Società dei Viaggiatori.

Ancora in Fortezza Vecchia, dal 12 al 19 maggio

Durante le celebrazioni per l'European Maritime Day, la Fortezza Vecchia farà da palcoscenico naturale ad altri importanti eventi meno legati al mare ed al porto che contribuiscono tuttavia a creare il legame tra porto e città ricercato dalla Giornata Europea del mare:

il 12-13 maggio, La LabroniCon Factory APS presenterà la "Fiera del gioco, del fumetto e Cosplay"

Dalle 11 alle 13 e dalle 15 alle 19 il Livorno Port Center verrà aperto in via straordinaria.

Il 18 maggio, alle 9.00 si svolgerà la premiazione del concorso scolastico "Racconta il tuo porto" – Progetto Porto Aperto 2017-2018 XI Edizione, con animazione a cura dell'Associazione "Il Porto dei Piccoli" ONLUS

Alle 17.30 ci sarà la Presentazione del Catalogo delle installazioni "Colloqui con la Vecchia Fortezza" realizzata dall'Associazione Lavorare Camminare con performance artistiche.

Il 19 Maggio: alle 17.30 verrà inaugurata l'esposizione delle opere della collezione Franco Franchini

Alle 21.30 – in Sala Canaviglia: piccoli e grandi si potranno godere il Concerto nell'ambito del Festival Sanctae Juliae di musica contemporanea con compositori presenti alla serata: brani scritti per l'occasione, con la partecipazione straordinaria del coro "Libercantus" di Perugia, direttore Vladimiro Vagnetti.

Il 20-23 maggio: tutti all'Acquario

All'acquario di Livorno, dalle 10.00 alle 17.30: ci saranno i Laboratori ludico-didattici e spettacoli teatrali nell'ambito dell'Open Day dell'Acquario di Livorno (Sala Panoramica e Sala del Relitto) in collaborazione con l'Associazione "Il Porto dei Piccoli" ONLUS.

Venti di burrasca (quasi un terremoto)

a Civitavecchia

Messa in dubbio la preziosa competenza e professionalità di Roberta Macii

CIVITAVECCHIA – “Venti di burrasca all’interno della AdSp di mar Tirreno centro settentrionale (Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta) secondo quanto si legge nelle colonne del giornale “Tcr” edito nell’area laziale. Ad appesantire il clima, continua la nota, già teso dai contenziosi che incombono sulle casse dell’ente, dai traffici che non brillano con i container fermi al palo, si sarebbe aggiunto negli ultimi giorni anche il rapporto difficile tra il presidente Francesco Maria di Majo e la segretaria Roberta Macii.

Sembra che il numero uno di molo Vespucci, avrebbe chiesto alla Macii di rassegnare le dimissioni dall’incarico. Quali i motivi?. Voci di “banchina” in cima alla lista ci sarebbe la vicenda Port Mobility e la mancata revoca della concessione trentennale più volte sollecitata dal numero uno dell’ente alla dottoressa Macii, così come il taglio di stipendi e premi ai dipendenti dell’Authority. Un allontanamento quello della Macii che, se fossero confermate le voci insistenti, si legge sempre nell’articolo di “Trc” non sarebbe certo apprezzato dal cluster marittimo.

Proprio la segretaria generale infatti negli ultimi mesi ha trattato in prima persona e su mandato del presidente questioni delicate come il contenzioso con Total Erg, la trattativa con Grimaldi e con Msc per il terminal container.

Fin qui il linguaggio convenzionalmente “felpato” del cronista di Tcr che limita a semplici venti di burrasca l’autentico terremoto che sta investendo in questi ultimi tempi i vertici dell’amministrazione portuale del così detto porto di Roma. Si tratta di un cataclisma che non sorprende, ma che certamente contrasta con l’apprezzamento e la stima che la dottoressa Macii ha saputo conquistarsi negli ambienti dell’imprenditoria marittima e portuale civitavecchiese, non tanto per il suo evidente bagaglio di esperienza, professionalità e competenza – doti che dovrebbero darsi per scontate in funzionari di sì alto livello – quanto per le sue qualità di equilibrio, equanimità e comunicativa.

Roberta Macii, infatti, laureata a Pisa con il massimo dei voti, ha sempre lavorato sodo entrando via via in possesso di un “container” di competenze tali da rendere la sua collaborazione (specialmente in ambito portuale, ma non soltanto) preziosa come un’assicurazione contro le difficoltà che lastricano la strada di qualunque amministrazione dei nostri sistemi portuali.

Al di là e al di fuori delle scaramucce di Civitavecchia, peraltro circoscritte al ristretto ambito dell’ufficio di presidenza AdSp, il personaggio si impone non solo per le sue specializzazioni e per il livello dei suoi masters, ma anche e sopra tutto per l’intelligenza e l’impegno che le hanno consentito di conquistarli e di metterli fruttuosamente in pratica. Reputando ormai inevitabile, non ostante la sua coscienza professionale ed umana, riflettere sull’eventuale necessità di dover lasciare al proprio destino il presidente dell’Authority di Civitavecchia, Francesco Maria di Majo, la cui valutazione – sembra certo – dovrebbe essere tra i primi punti nell’agenda della commissione Trasporti, la dottoressa Macii ha voluto consegnare al pubblico l’espressione del disagio che le rende ostica la permanenza nello scalo laziale con le poche righe che di seguito riportiamo integralmente. Dal breve comunicato traspaiono chiaramente la serietà, l’equilibrio e – ci piace aggiungere – tutta la superiorità umana e morale di Roberta Macii, determinata, comunque, a dare il massimo nel compimento del proprio dovere fin quando ciò le sarà consentito.

- segue

«Sento la necessità di rompere, scrive la Macii, il silenzio per il rispetto che nutro nei confronti della comunità portuale tutta di Civitavecchia, dei colleghi straordinari (l'ho dichiarato e lo ripeterò in tutte le sedi) dell'Autorità di sistema portuale, dei lavoratori e di tutto coloro che operano in questo porto e che in questo anno ho avuto il privilegio e il piacere di conoscere.

Quello di Civitavecchia (ed in tal senso non sono da meno Fiumicino e Gaeta) è un porto molto particolare, ti sfianca per il livello di complessità che le questioni di cui è gravato hanno raggiunto, tra l'altro sovrapponendosi negli anni, e nello stesso tempo, come tutto ciò che è complesso, ti conquista e ti sfida. E così è successo a me. Mi ha conquistata in pochissimo tempo come lo hanno fatto i miei colleghi. Voglio ripeterlo. Ci sono delle eccellenze in questa Amministrazione che lavorano con competenza, dedizione e passione per il "loro" porto.

Un porto, continua la Macii, nel quale c'è ancora molto da costruire e da fare e non solo in termini infrastrutturali e il lavoro che noi siamo chiamati a fare non può che essere questo: COSTRUIRE.

Con il presidente di Majo non ci conoscevamo prima di questa esperienza e come avviene in qualunque genere di rapporto interpersonale, a maggior ragione se è nuovo, ad un certo punto si fa un bilancio. E così è accaduto. Le differenti esperienze professionali maturate negli anni hanno evidentemente formato diversamente ciascuno di noi tanto che scherzando ho sempre detto al Presidente che il "portuale" tra i due sono io. Ed il ruolo del Segretario in effetti lo richiede.

L'anno che abbiamo trascorso insieme è passato, con grande affanno, ma tutto sommato con "serenità" e tanta voglia di fare che tuttavia si è ad un certo punto misurata su questioni importanti affrontate e affrontabili con approcci diversi per background diversi e per una "vision" diversa. La frenetica attività del quotidiano d'altra parte ha talvolta travolto la programmazione del lavoro rispetto alle scadenze ordinarie affannosamente adempiute e alla fine, si sa, conta tutto, le tensioni sono molte e ciascuno di noi ne fa una sintesi diversa dalla quale scaturiscono reazioni del tutto soggettive e questo è ciò che è accaduto in questi giorni.

Ma questo, conclude Macii, non deve in alcun modo distogliere lo sguardo da un punto fermo:

il porto ha bisogno di andare avanti con celerità e determinazione e questo porto per l'importanza che riveste a livello nazionale e internazionale ne ha bisogno più degli altri. In questo senso, analogamente da quanto avvenuto negli ultimi 17 anni di servizio altrove, ho lavorato e sto lavorando con lealtà verso l'istituzione, verso chi in questo momento ne è alla guida ed il sistema portuale complessivamente inteso ed è quanto è mio dovere continuare a fare, finché mi sarà consentito, nell'ottica del perseguimento dell'interesse pubblico e dell'AdSp di cui sono stata nominata Segretario Generale».

Porto Civitavecchia: Macii, c'è bisogno di andare avanti con celerità e determinazione

(FERPRESS) – Civitavecchia, 7 MAG – “Sento la necessità di rompere il silenzio per il rispetto che nutro nei confronti della comunità portuale tutta di Civitavecchia, dei colleghi straordinari (l'ho dichiarato e lo ripeterò in tutte le sedi) dell'Autorità di sistema portuale, dei lavoratori e di tutto coloro che operano in questo porto e che in questo anno ho avuto il privilegio e il piacere di conoscere”.

Lo scrive in una lettera il Segretario Generale dell'AdSP di Civitavecchia, Roberta Macii. “Quello di Civitavecchia (ed in tal senso non sono da meno Fiumicino e Gaeta) è un porto molto particolare, ti sfianca per il livello di complessità che le questioni di cui è gravato hanno raggiunto, tra l'altro sovrapponendosi negli anni, e nello stesso tempo, come tutto ciò che è complesso, ti conquista e ti sfida.

E così è successo a me. Mi ha conquistata in pochissimo tempo come lo hanno fatto i miei colleghi. Voglio ripeterlo. Ci sono delle eccellenze in questa Amministrazione che lavorano con competenza, dedizione e passione per il “loro” porto”.

“Un porto nel quale c'è ancora molto da costruire e da fare e non solo in termini infrastrutturali e il lavoro che noi siamo chiamati a fare non può che essere questo: COSTRUIRE.

Con il Presidente Di Majo non ci conoscevamo prima di questa esperienza e come avviene in qualunque genere di rapporto interpersonale, a maggior ragione se è nuovo, ad un certo punto si fa un bilancio. E così è accaduto.

Le differenti esperienze professionali maturate negli anni hanno evidentemente formato diversamente ciascuno di noi tanto che scherzando ho sempre detto al Presidente che il “portuale” tra i due sono io. Ed il ruolo del Segretario in effetti lo richiede.

L'anno che abbiamo trascorso insieme è passato, con grande affanno, ma tutto sommato con “serenità” e tanta voglia di fare che tuttavia si è ad un certo punto misurata su questioni importanti affrontate e affrontabili con approcci diversi per background diversi e per una “vision” diversa.

La frenetica attività del quotidiano d'altra parte ha talvolta travolto la programmazione del lavoro rispetto alle scadenze ordinarie affannosamente adempiute e alla fine, si sa, conta tutto, le tensioni sono molte e ciascuno di noi ne fa una sintesi diversa dalla quale scaturiscono reazioni del tutto soggettive e questo è ciò che è accaduto in questi giorni”.

“Ma questo non deve in alcun modo distogliere lo sguardo da un punto fermo:

Il porto ha bisogno di andare avanti con celerità e determinazione e questo porto per l'importanza che riveste a livello nazionale e internazionale ne ha bisogno più degli altri. In questo senso, analogamente da quanto avvenuto negli ultimi 17 anni di servizio altrove, ho lavorato e sto lavorando con lealtà verso l'istituzione, verso chi in questo momento ne è alla guida ed il sistema portuale complessivamente inteso ed è quanto è mio dovere continuare a fare, finché mi sarà consentito, nell'ottica del perseguimento dell'interesse pubblico e dell'Adsp di cui sono stata nominata Segretario Generale”, conclude Macii.

Tregua di riflessione in Authority

Confronto tra Di Majo e Macii, dopo le dimissioni chieste dal presidente alla segretaria generale. Cluster marittimo preoccupato. La Filt Cgil critica. Scilipoti (Cpc): "Vogliamo continuare il lavoro con lei"

CIVITAVECCHIA - Una tregua di riflessione. Si è conclusa così la lunga giornata di incontri, colloqui, faccia a faccia e confronti a Molo Vespucci, dopo la richiesta avanzata dal presidente Di Majo alla segretaria generale Roberta Macii: quella cioè di dimettersi, perché secondo lui sarebbe venuto meno il rapporto di fiducia tra i due. E ieri il via vai in Authority e le richieste di chiarimenti da parte di rappresentanti del cluster marittimo hanno portato ad una pausa di riflessione per i vertici dell'ente.

Macii, domenica, aveva comunque rotto il silenzio, spiegando di non avere alcuna intenzione di dimettersi. «Il porto ha bisogno di andare avanti con celerità e determinazione e questo porto per l'importanza che riveste a livello nazionale e internazionale ne ha bisogno più degli altri. In questo senso ho lavorato e sto lavorando con lealtà verso l'istituzione, verso chi in questo momento ne è alla guida ed il sistema portuale complessivamente inteso ed è quanto è mio dovere continuare a fare, finché mi sarà consentito, nell'ottica del perseguimento dell'interesse pubblico e dell'Adsp di cui sono stata nominata Segretario Generale». Certo che un cambiamento in corsa del Segretario Generale significherebbe perdere mesi preziosi per dare modo al subentrante di prendere conoscenza delle numerose e complesse questioni aperte in questo momento. «Quello di Civitavecchia - scrive Macii - è un porto molto particolare, ti sfianca per il livello di complessità che le questioni di cui è gravato hanno raggiunto, tra l'altro sovrapponendosi negli anni, e nello stesso tempo, ti conquista e ti sfida. E così è successo a me. Ci sono delle eccellenze in questa Amministrazione che lavorano con competenza, dedizione e passione per il "loro" porto, nel quale c'è ancora molto da costruire e da fare e non solo in termini infrastrutturali e il lavoro che noi siamo chiamati a fare non può che essere questo: costruire». Macii ha quindi evidenziato le diverse esperienze professionali maturate negli anni da entrambi e che inevitabilmente hanno portato ad affrontare in maniera differente alcune importanti tematiche.

Ma questo non giustifica di certo le sue dimissioni. Ne sono convinti anche dalla Filt Cgil. «Per il ruolo svolto con impegno, serietà e capacità professionale dalla segretaria generale - hanno spiegato - facciamo fatica a capire perché debba andare via e soprattutto avvertiamo il timore che un'eventuale sostituzione paralizzerebbe nuovamente l'ente, visto che chiunque fosse nominato, dovrebbe studiare e prendere conoscenza di tutte le trattative ed i fascicoli aperti. Il nostro sistema portuale vive una difficile fase evolutiva, al di là delle sbandierate statistiche, dove si evidenziano crescite che fanno passare i porti di questa Adsp dal niente al poco più di niente». Secondo la Filt, inoltre, un clima del genere non aiuta a creare «quelle condizioni di affidabilità, necessarie - hanno aggiunto - ad invogliare gli operatori del settore ad investire e riconoscere il nostro sistema come una opportunità in cui credere e sentirsi coinvolti».

Per il vicepresidente della Compagnia portuale Patrizio Scilipoti va garantito il supporto alla segretaria generale «perché lo merita - ha spiegato - per quanto ha dimostrato in questi mesi. La nostra volontà è quella di continuare a lavorare con lei. Serve oggi più che mai la collaborazione per il bene del porto». Se veramente Di Majo vorrà cacciare la segretaria, la Cpc sarà comunque pronta a scendere in piazza per lei.

Nessuna mediazione a Civitavecchia, è rottura tra Di Majo e Macii

Sembrano imminenti le dimissioni di Roberta Macii da segretario generale di Molo Vespucci. La contrapposizione tra le due figure di vertice sembra nata dalle opposte visioni di gestione del porto, a partire dalla questione sulla azienda Port Mobility.

Macii: «Il porto ha bisogno di andare avanti con celerità e determinazione».

CIVITAVECCHIA - Burrasca nel porto di Civitavecchia. Il presidente, Francesco Maria Di Majo, nei giorni scorsi avrebbe chiesto le dimissioni del segretario generale, Roberta Macii, secondo il presidente sarebbe venuto meno il rapporto di fiducia che dovrebbe essere alla base tra le due figure di vertice.

La notizia non è stata confermata ufficialmente, ma trova una conferma indiretta nella lettera resa pubblica, ieri pomeriggio, da Roberta Macii. Di fatto una contrapposizione di visioni sulla gestione del porto, a partire dalla questione Port Mobility, la società concessionaria dal 2005 dei servizi di pubblica utilità in porto. La dirigente non avrebbe obbedito soprattutto alla volontà del presidente Di Majo di revoca della concessione e di tagliare gli stipendi del personale dell'azienda. Su questa ed altre questioni, sembra che le due figure non abbiano punti d'incontro e, non cerchino più una mediazione.

Nella lettera il segretario generale, oltre a far valere le proprie ragioni e la propria esperienza professionale, 17 anni, come segretario generale in altre realtà portuali, antepone l'interesse generale del porto di Civitavecchia che sottolinea: *«ha bisogno di andare avanti con celerità e determinazione»*:

«Sento la necessità di rompere il silenzio» - scrive il segretario generale - «per il rispetto che nutro nei confronti della comunità portuale tutta di Civitavecchia, dei colleghi straordinari (l'ho dichiarato e lo ripeterò in tutte le sedi) dell'Autorità di sistema portuale, dei lavoratori e di tutto coloro che operano in questo porto e che in questo anno ho avuto il privilegio e il piacere di conoscere.

Quello di Civitavecchia (ed in tal senso non sono da meno Fiumicino e Gaeta) è un porto molto particolare, ti sfianca per il livello di complessità che le questioni di cui è gravato hanno raggiunto, tra l'altro sovrapponendosi negli anni, e nello stesso tempo, come tutto ciò che è complesso, ti conquista e ti sfida.

E così è successo a me. Mi ha conquistata in pochissimo tempo come lo hanno fatto i miei colleghi. Voglio ripeterlo. Ci sono delle eccellenze in questa Amministrazione che lavorano con competenza, dedizione e passione per il "loro" porto.

Un porto nel quale c'è ancora molto da costruire e da fare e non solo in termini infrastrutturali e il lavoro che noi siamo chiamati a fare non può che essere questo: COSTRUIRE. Con il presidente Di Majo non ci conoscevamo prima di questa esperienza e come avviene in qualunque genere di rapporto interpersonale, a maggior ragione se è nuovo, ad un certo punto si fa un bilancio. E così è accaduto.

Le differenti esperienze professionali maturate negli anni hanno evidentemente formato diversamente ciascuno di noi tanto che scherzando ho sempre detto al Presidente che il "portuale" tra i due sono io. Ed il ruolo del Segretario in effetti lo richiede.

-segue

L'anno che abbiamo trascorso insieme è passato, con grande affanno, ma tutto sommato con "serenità" e tanta voglia di fare che tuttavia si è ad un certo punto misurata su questioni importanti affrontate e affrontabili con approcci diversi per background diversi e per una "vision" diversa.

La frenetica attività del quotidiano d'altra parte ha talvolta travolto la programmazione del lavoro rispetto alle scadenze ordinarie affannosamente adempiute e alla fine, si sa, conta tutto, le tensioni sono molte e ciascuno di noi ne fa una sintesi diversa dalla quale scaturiscono reazioni del tutto soggettive e questo è ciò che è accaduto in questi giorni.

Ma questo non deve in alcun modo distogliere lo sguardo da un punto fermo:

Il porto ha bisogno di andare avanti con celerità e determinazione e questo porto per l'importanza che riveste a livello nazionale e internazionale ne ha bisogno più degli altri. In questo senso, analogamente da quanto avvenuto negli ultimi 17 anni di servizio altrove, ho lavorato e sto lavorando con lealtà verso l'istituzione, verso chi in questo momento ne è alla guida ed il sistema portuale complessivamente inteso ed è quanto è mio dovere continuare a fare, finché mi sarà consentito, nell'ottica del perseguimento dell'interesse pubblico e dell'Adsp di cui sono stata nominata segretario generale».

Caso Macii, Filt Cgil preoccupata

CIVITAVECCHIA - È preoccupata la Filt Cgil all'indomani del caso Macii, scoppiato a Molo Vespucci negli ultimi giorni, con il presidente Francesco Maria di Majo che avrebbe chiesto le dimissioni della segretaria generale Roberta Macii. Uno strappo tra i due che, come temono in ambito portuale, non può fare altro che accentuare i numerosi problemi che hanno investito lo scalo negli ultimi tempi.

"Per il ruolo svolto con impegno, serietà e capacità professionale dalla segretaria generale - hanno spiegato dalla Filt Cgil - facciamo fatica a capire perché debba andare via e soprattutto avvertiamo il timore che un'eventuale sostituzione paralizzerebbe nuovamente l'ente, visto che chiunque fosse nominato, dovrebbe studiare e prendere conoscenza di tutte le trattative ed i fascicoli aperti. Il nostro sistema portuale vive una difficile fase evolutiva, al di là delle sbandierate statistiche, dove si evidenziano crescite che fanno passare i porti di questa Adsp dal niente al poco più di niente". Il sindacato più volte avrebbe segnalato al presidente tutta una serie di criticità da trattare con la stessa solerzia ed attenzione riversate, come hanno ricordato, su una serie di eventi importanti ma non fondamentali.

"Come è facilmente intuibile un clima di questo tipo, indipendentemente dagli argomenti in discussione - hanno aggiunto dalla Filt Cgil - non aiuta a creare quelle condizioni di affidabilità, necessarie ad invogliare gli operatori del settore ad investire e riconoscere il nostro sistema come una opportunità in cui credere e sentirsi coinvolti. Purtroppo oggi si parla dei nostri porti soprattutto per l'eccesso di contenziosi, che hanno portato l'ente ad accantonare ed immobilizzare somme importanti del proprio bilancio".

Due le considerazioni a cui arriva quindi il sindacato. Innanzitutto quella di garantire un sistema di regole certe, esigibili ed affidabili per le concessioni e le autorizzazioni. "Nel momento in cui anche su una sola di queste viene ipotizzata una revoca, la si deve motivare con dovizia di particolari - hanno spiegato - onde evitare di trasmettere l'idea che il sistema portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta sia la terra di nessuno. Oltretutto nel momento in cui si dovessero prendere decisioni in tal senso, si sono considerate le conseguenze nei confronti dei dipendenti della società coinvolta, quali garanzie e quale futuro sono riservate a loro? Come organizzazione sindacale, in un contesto cittadino non favorevole al mondo del lavoro, anche solo inserire elementi di incertezza diventa destabilizzante".

E poi quella del presunto mancato taglio degli stipendi all'interno dell'Adsp "che ci sembra - hanno aggiunto - un'ulteriore notizia difficilmente credibile, come organizzazioni sindacali non siamo mai, e sottolineo mai, stati chiamati ad una discussione su un tale argomento, anche perché nei fatti non praticabile. La retribuzione, frutto di contrattazione individuale e collettiva, attinente alle attività oggetto della prestazione lavorativa, non sono modificabili unilateralmente; qualora esistessero posizioni di privilegio o abuso di norme disciplinanti il settore, vengano denunciate e si intervenga nel modo che si ritiene più idoneo, altrimenti basta con questo sciaccallaggio. Qualora invece si intenda solo far cassa o interventi di facciata, si dia il buon esempio partendo dai vertici".

Considerata la preoccupazione che tali notizie stanno generando all'interno del mondo portuale, la Filt Cgil auspica quindi una immediata chiarezza da parte di tutti i protagonisti della vicenda, al fine di evitare per il bene di tutti, qualsiasi forma di incertezza e speculazione.

Tavolo tecnico per il Porto di Salerno , Fai esclusa. Angelo Punzi convocato a Napoli il giorno dopo non ci sta



Gli autotrasportatori hanno il diritto di essere presenti all'incontro di Salerno

Salerno, 7 maggio 2018 – La Fai fuori dal tavolo tecnico convocato dalla Capitaneria di Porto di Salerno per affrontare gli urgenti problemi di mobilità interni ed esterni allo scalo salernitano. Almeno ad oggi l'invito atteso dal Segretario regionale del Coordinamento F.A.I. Angelo Punzi (nella foto), che nei giorni scorsi aveva sollevato il grave problema delle pessime condizioni di viabilità dentro e fuori il porto di Salerno non è arrivato. "Con grande sconcerto stamane veniamo a conoscenza che proprio noi non siamo tra gli invitati alla riunione che si terrà domani mattina presso la Capitaneria di Porto di Salerno alle ore 10,30, mentre sono stati chiamati a sedersi tutti gli altri attori istituzionali e privati. Noi che per primi abbiamo avuto il coraggio di denunciare le problematiche dello scalo; noi che viviamo tutte le conseguenze di una cattiva gestione del porto; noi che per queste difficoltà vissute sulla propria pelle dagli autotrasportatori abbiamo dichiarato il fermo previsto dal 21 al 25 maggio prossimo; noi che con gli occhi degli autisti vediamo e conosciamo tutte le criticità della mobilità interna ed esterna al porto non veniamo invitati al tavolo tecnico. Ho invece ricevuto – e ringrazio – l'invito dal **presidente dell'Autorità Pietro Spirito** e dal **Segretario Pierfrancesco Messineo** a discutere personalmente del problema il giorno dopo, 9 maggio, a Napoli. Siamo certi che si tratti di un errore, non può essere altrimenti. Restiamo in attesa di essere convocati a Salerno".

Informazioni Marittime

Porto di Salerno congestionato. Riunione in Capitaneria



Aggiornamento dell'8 maggio: Martedì, mentre si scrive, è in corso una riunione alla Capitaneria di Salerno per affrontare i problemi. «Siamo stati esclusi, proprio noi. Siamo certi che si tratti di un errore, restiamo in attesa di essere convocati», afferma Angelo Punzi, segretario regionale della FAI. «Ho invece ricevuto - continua - l'invito del presidente Spirito e dal segretario Francesco Messineo a discutere personalmente del problema il giorno dopo, il 9 maggio».

di Paolo Bosso

Cinque giorni di sciopero dal 21 maggio al porto di Salerno. Lo proclama la Federazione dell'Autotrasporto Italiana (FAI), chiedendo un tavolo tecnico. Il porto è pesantemente trafficato con i tir che non riescono a scorrere velocemente. Lunghe code appesantiscono il traffico da e verso la tangenziale. La congestione è strutturale, quella tipica di un porto piccolo e sfruttato fino all'ultimo metro quadro, ma recentemente c'è stato uno spostamento di una linea marittima verso Catania da Napoli a Salerno. Così nel porto salernitano si è riversato un traffico di circa 300 bisarche ogni due giorni, andando a pesare su un flusso già abbastanza saturo. «Con Grimaldi abbiamo stabilito il ripristino della linea a Napoli, stiamo lavorando con l'armatore e le autorità marittime», afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale, Pietro Spirito.

Il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, **stigmatizza l'Adsp** - «questi problemi vanno governati per tempo, non possiamo avere una città paralizzata dai camion». L'Adsp, che chiede più collaborazione istituzionale, mette in campo diversi interventi, elencati nei giorni scorsi **da La Città di Salerno**. In primo luogo il ritorno della linea a Napoli e la creazione di aree esterne da parte di Grimaldi, cosa che richiederà un po' di tempo. Poi l'arretramento del cantiere di Porta Ovest, il cui **fitto del ramo d'azienda di Tecnis** sbloccherà il cantiere sotto sequestro ma l'operazione non è stata ancora avviata. «È in corso il completamento della procedura – riferisce Spirito – ci vorrà qualche settimana, compatibilmente con la celerità amministrativa di un Paese come l'Italia». Infine, l'Adsp si impegnerà a ripristinare la viabilità portuale interna sulla configurazione stabilita del 2005 e prolungherà l'orario serale del varco Trapezio.

«Restiamo perplessi per la totale assenza del presidente Spirito. Porta ovest, cartellonistica, sicurezza: non è stato fatto nulla», afferma Angelo Punzi, segretario regionale della FAI. «La confusione che si genera soprattutto all'esterno del varco dello scalo salernitano - conclude Punzi - non è dovuta ai camion ma all'inefficienza del sistema di mobilità del porto. Siamo i primi a chiedere le regole, che siano rispettate da tutti, ed è per questo che abbiamo annunciato lo stato di agitazione».

Messina «Una delibera legittima perché ha carattere d' urgenza»

Accorinti si appella all' Aula «Subito la Variante al Prg»

Nel pieno della campagna elettorale s' intrecciano i temi politici e quelli amministrativi. Ieri il sindaco Renato Accorinti ha rivolto un appello "trasversale" alle forze politiche presenti in Consiglio perché, alla luce di preoccupanti fatti come la recente frana che ha comportato la chiusura di un tratto della Panoramica dello Stretto, si possa votare in extremis la Variante di salvaguardia ambientale al Piano regolatore generale. Anche la presidente del Consiglio comunale Emilia Barrile ha ritenuto che la delibera possa avere carattere di urgenza (l' Aula in questo momento può votare solo gli atti indifferibili). Intanto, proseguono gli incontri dei vari candidati e anche le polemiche. Pagg. 23 e 24.

Fondi dalla Regione per porti commerciali

Risorse per Viareggio, Giglio, Marina di Campo e Porto Santo Stefano

FIRENZE – Approvato dalla Giunta regionale toscana il piano per il 2018 delle attività dell'Autorità portuale regionale, che si occupa della programmazione e della gestione dei 4 porti commerciali di valenza regionale (Viareggio, Porto Santo Stefano, Marina di Campo, Isola del Giglio).

Grazie a questo passaggio la Regione assegnerà all'Autorità sia risorse per la manutenzione ed il funzionamento delle attrezzature portuali (pulizia delle aree demaniali, impianti di illuminazione, impianti antincendio, rilievi dei fondali dell'imboccatura e dell'ambito portuale, gestione dei ponti mobili), sia risorse straordinarie per investimenti.

"Le risorse destinate all'Autorità Portuale Regionale serviranno per importanti interventi sui 4 porti commerciali – ha detto l'assessore Vincenzo Ceccarelli – in coerenza con la nostra politica di valorizzazione di queste infrastrutture, che abbiamo l'obiettivo di rendere sempre più attrattive e appetibili sia per il traffico commerciale sia per lo sviluppo complessivo del sistema. In particolare, il porto di Viareggio avrà risorse per investimenti che riguardano la banchina commerciale che nel 2018 verrà completata – è costata oltre 2 mln di euro – oltre a un ulteriore impegno di 800 mila euro per la realizzazione dell'impianto antincendio, l'illuminazione e i vari impianti di qualificazione. In più, investimenti per continuare l'escavo così da tenere i fondali abbassati e consentire il passaggio di yacht e imbarcazioni. Si tratta di 400 mila euro all'anno per gli anni 2018, 2019 e 2020. Altre risorse per oltre un milione di euro sono state destinate a fognature e illuminazione. Sono stati oggetto di investimenti importanti anche i porti di Porto Santo Stefano, Marina di Campo e Isola del Giglio, tutti tesi anche in questi casi a realizzare l'escavo dei fondali, l'illuminazione e la qualificazione generale".

In particolare, sulla base di quanto previsto dal piano delle attività dell'Autorità, saranno destinate:

A Viareggio:

465 mila euro per il mantenimento delle attrezzature portuali;

800 mila euro (40 mila sull'annualità 2018 e 760 mila sull'annualità 2019) per la progettazione e la realizzazione di opere di completamento della banchina commerciale, in particolare dell'impianto di illuminazione e dell'impianto antincendio sulla banchina, oltre che di opere edili per il circuito doganale.

A beneficio di Viareggio vanno inoltre 400 mila euro per i lavori di escavo dell'imboccatura, una cifra che attribuita tutti gli anni e già impegnata nel 2017. Il finanziamento annuo di 400 mila euro è già stato previsto anche per le annualità 2019 e 2020.

Da ricordare inoltre le opere che sono in corso di realizzazione, finanziate negli anni precedenti:

realizzazione della fognatura bianca lungo la diga foranea – ultimata nell'aprile 2018 e finanziata con circa 290 mila euro;

realizzazione della banchina commerciale – destinata ad accogliere navi da crociera e charter nautico, finanziata con 2,6 milioni di euro ed attesa per la fine dell'anno 2018;

realizzazione di una cabina di trasformazione e colonnine di servizio – prevista per erogare servizi portuali agli yacht "ai lavori", finanziata con 350 mila euro, attesa per la fine del 2018;

- segue

installazione di un impianto di videosorveglianza – approvato alla fine del 2017 dalla Prefettura di Lucca e finanziato con 60 mila euro, il "Piano Colombo" sarà ultimato nel 2018; manutenzione straordinaria del molo di sottoflutto – finanziamenti con 120 mila euro. Il progetto esecutivo è stato approvato e si attende lo svolgimento delle procedure di gara.

Al porto dell'Isola del Giglio:

45 mila euro per il mantenimento delle opere e delle attrezzature portuali e la pulizia degli specchi d'acqua;

200 mila € per la riqualificazione delle banchine e dei piazzali.

Sono in corso le opere per la riqualificazione di banchine e piazzali (investimento da 40 mila euro, in corso di ultimazione). Nel 2017 si è inoltre concluso l'intervento di manutenzione straordinaria dei sistemi di ormeggio e arredi portuali del pontile di attracco (100 mila euro).

A Marina di Campo:

55 mila euro per il mantenimento delle opere e delle attrezzature portuali e la pulizia degli specchi d'acqua.

Nel 2017 si è concluso l'intervento di escavo dei fondali dell'ambito portuale (270 mila euro), mentre sono in corso lavori di adeguamento della diga foranea (lotto 1, finanziamento di oltre un milione di euro. Si prevede la conclusione dei lavori entro il 2018. Entro fine anno si prevede inoltre la conclusione della progettazione dei restanti lavori di adeguamento della diga foranea (finanziamento pregresso 850 mila euro), da eseguire nel 2019.

A Porto Santo Stefano:

85 mila euro per il mantenimento delle opere e delle attrezzature portuali e la pulizia degli specchi d'acqua.

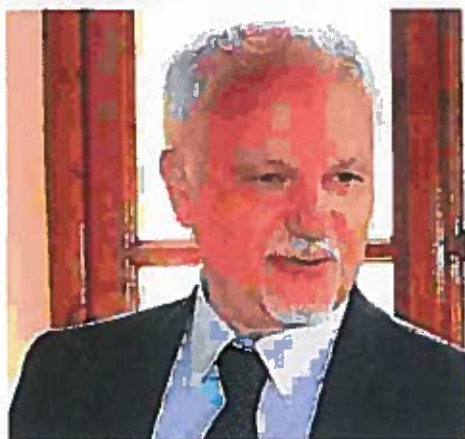
Sono previsti investimenti da 200 mila euro per il 2019 (per lavori di riqualificazione del molo Garibaldi-lotto 2) e da 100 mila euro per il 2020 (per interventi manutenzione straordinaria). Nel mese di maggio saranno consegnati i lavori di riqualificazione del lotto I del molo Garibaldi (finanziamento 300 mila euro), relativi all'impianto di illuminazione e alla realizzazione del fanale verde. L'ultimazione è prevista nel 2018.

«Pericoli non trascurabili Ma ascoltiamo i cittadini»

Il presidente dell'Authority Corsini pronto al dialogo

«RIGUARDO alle dighe foranee, come **Palazzo Rosciano** abbiamo il dovere di anteporre la sicurezza dei cittadini a qualsiasi considerazione di opportunità». Il presidente dell'Authority di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, torna a parlare del divieto di fruizione delle dighe cittadine. Palazzo Rosciano è stato letteralmente travolto da questa ondata di polemiche per l'ordinanza emanata alla vigilia della stagione estiva che vede riversarsi sulle dighe foranee centinaia di appassionati pescatori livornesi. «Il pericolo di infortuni, anche gravi - dichiara il presidente - è allo stato non trascurabile. I riscontri degli uffici competenti **del Sistema Portuale** hanno evidenziato muri pericolanti, bitte arrugginite e taglienti, anelli di attracco mancanti, camminamenti con lastroni sconnessi, voragini e sgrotti, spuntoni di ferro ossidato, camminamenti superiori sprovvisti di parapetto anti caduta, con diversi metri di dislivello ed esposti direttamente al mare».

SI TRATTA di una situazione che per il numero uno dei porti



IL RUOLO
Stefano
Corsini
presidente
del Sistema
Portuale che
ha emanato
l'ordinanza
incriminata

dell'Alto Tirreno ha trovato conferma nel sopralluogo «che ho fatto personalmente e che, a fronte della adeguatezza funzionale delle strutture, per lo scopo cui sono preposte - la difesa dalle onde - non si presenta al momento sicuro per altri usi».

E AGGIUNGE: «Del resto - conclude il presidente Corsini - senza sicurezza, il godimento della libertà si risolve in una mera illu-

ne. Ad ogni modo le istanze dei cittadini meritano un ulteriore approfondimento della valutazione che ci proponiamo di condurre coinvolgendo le istituzioni competenti in materia di sicurezza al fine di verificare con loro se non ci sia la possibilità di rivedere i contorni della interdizione». Barz dritta sulla sicurezza da parte del presidente ma si intravede la volontà di trovare una soluzione che dia risposte anche ai pescatori.



Passaggi

Riscontri

I riscontri degli uffici competenti hanno evidenziato muri pericolanti, bitte arrugginite e taglienti, anelli di attracco mancanti, voragini e sgrotti



Strutture

A fronte della adeguatezza funzionale delle strutture, per lo scopo cui sono preposte - la difesa dalle onde - non si presenta al momento sicuro per altri usi

Confronto

Saranno coinvolte le istituzioni competenti in materia di sicurezza per verificare con loro se non ci sia la possibilità di rivedere i contorni della interdizione

«Ridateci le dighe, sono la nostra storia»

LA PIOGGIA ha rovinato, ma solo in parte, la manifestazione organizzata ieri mattina dai pescatori livornesi al Molo Novo. Una manifestazione per dire

«griti le mani dal Molo Novo e dalla Vegliaia». E' proprio sulle dighe foranee infatti che è scattata l'ordinanza che vieta l'accesso perché le strutture non sono ritenute sicure. Motivi di sicurezza, dunque, che non devono essere messi in discussione. Ma i pescatori chiedono a Palazzo Rosciano la revisione di questa ordinanza e l'interdizione solo delle parti davvero pericolanti. Così ieri mattina tutti coloro che non posso proprio fare a meno di questo molo dove trascorrere le giornate armati di canne ed esche, si sono ritrovati sulla diga foranea per lanciare un forte appello. «Non levateci la storia. Chiudere le dighe a livornesi non va bene, noi non ci stiamo». Una sola voce per richiamare l'attenzione delle istituzioni che hanno un ruolo in questa vicenda mentre il Comune, con il sindaco Filippo Nogarin, sta cercando di mediare e portare su una posizione più flessi-



IL BLITZ Pescatori livornesi ieri mattina hanno raggiunto il Molo Novo per protestare contro i divieti di pesca sulle dighe foranee

bile. E qualcosa, a quanto pare, si è mosso visto che il 17 maggio ci sarà un incontro con il tavolo regionale convocato dall'assessore Ceccarelli, al quale parteciperà la Capitaneria di Porto, e i rappresentanti della Fiops, federazione italiana pescatori sportivi, per valutare l'ordinanza emessa. Un tavolo che era stato aperto da tempo e che aveva come obiettivo quello di individuare nei porti di

Livorno e Piombino alcune aree da destinare proprio ai pescatori. Sia chiaro: in porto la pesca è vietata ma in certe zone è comunque 'tollerata' perché di fatto non ostacola le normali operazioni che avvengono nelle aree portuali.

A LIVORNO, però, la lunga tradizione della pesca sportiva richiede un occhio di riguardo. L'apertura del presidente che riportiamo nell'al-

tra pagina, è un segnale che ha messo un certo ottimismo. «Il Molo Novo come la Vegliaia sono comodi per pescare - dice Marco Ruggeri, consigliere comunale del Pd e pescatore appassionato - e permette anche a coloro che non hanno una grande barca di pescare in tranquillità. Sul molo si può pescare anche durante il giorno e le dighe foranee sono luo-

ATTESA
Il 17 maggio ci sarà un incontro in Regione con le istituzioni

ghi facili da raggiungere: qui si fa bene la pesca a fondo, e si prendono orate, saraghi e spigole. A parte le dighe, l'unico posto dove si può pescare senza divieti è sulla scogliera dei piloti. «Da tempo sono state vietate anche le due banchine di fronte alla Capitaneria - continua Ruggeri - perché ci sono le navi da crociera. Ma gli anziani dove possono andare? Oltre alla pesca c'è anche l'aspetto sociale che non deve essere sottovalutato».

Molo Novo, 200 no al divieto

Cori da stadio alla protesta di diportisti e pescasportivi ■ LOMBARDI IN CRONACA

PORTO » LA PROTESTA IN MARE

«Molo libero, il nostro grido di battaglia»

Cori da stadio, tanta gente e striscioni alla manifestazione dei pescatori sportivi per dire no al divieto DELL'AUTORE

di Flavio Lombardi

■ LIVORNO

Alle 10 in punto, si leva il coro «Molo libero». Due minuti senza sosta. Farce arrabbiate di persone semplici unite dalla medesima passione: la pesca sportiva. Nel frattempo gli ultrà della lenza, avevano già affisso, lungo un pezzo di muro del Molo Novo, alcuni striscioni eloquenti. «Ricordi, generazioni... Non toccate le nostre tradizioni», «legati al mare e alle nostre tradizioni, no all'ordinanza, basta strumentalizzazioni!» «Sicurezza per i lavoratori». Cento metri di protesta pacifica, rafforzati da fumogeni e lamperogni.

È stato questo, il picco della manifestazione organizzata ieri mattina contro l'ordinanza dell'Autorità di Sistema Portuale di Livorno e per la quale il consiglio comunale ha firmato all'unanimità l'atto d'indirizzo presentato da Marco Ruggeri (Pd) lo scorso 27 aprile. Un documento attraverso il quale, lo stesso sindaco sembra aver già chiesto al presidente dell'Autorità, Stefano Corsini, la stesura di una nuova ordinanza che questa volta scandisca tempi precisi, per la messa in sicurezza di alcune zone del Molo Novo e Vegliata. Unico modo, secondo Ruggeri, per garantire cittadini ed appassionati di pesca, da uno sfratto definitivo e

con divieti immutabili. Tanta gente nonostante il tempaccio, mentre il sindaco Filippo Nogarini non si è visto: la sua presenza non era annunciata, ma è rimasto comunque deluso chi un po' ci sperava. Non meno di una cinquantina, le imbarcazioni che si sono date appuntamento scortiate da vedette e gommoni di forze dell'ordine e Capitaneria di Porto. Quasi 200 i partecipanti. Accendono i motori alla banchina dei Piloti per muovere in direzione del molo alle 9,30. Una processione che dura circa un miglio (siamo in mare, si parla quindi di un palo di chilometri scarsi) e consumata a passo lento. Durante la quale, ci si accorge presto che tutti si conoscono. Si salutano da una barca all'altra, divisi da pochi flutti, chiamandosi per nome. Per alcuni invece, spuntano fuori curiosi pseudonimi che richiamano a qualche specie di pesce. Perfetto stile labronico che non s'intacca nemmeno in questa uggiosa domenica. Marco Ruggeri, sottolinea subito il successo dell'iniziativa: «Vista la risposta che abbiamo avuto dalla gente interessata, mi sembra di poter dire che a Livorno questo problema è sentito. La cosa è stata sottovalutata e pur non volendo colpevolizzare nessuno, credo si debba procedere nella direzione che individui

una soluzione che consenta ai cittadini di continuare a utilizzare il Molo Novo e la Vegliata. Credo che lo stesso Corsini si sia detto disposto a riparlarne e mi aspetto quindi che arrivino presto riscontri positivi».

Anche Valerio Mastracce, uno dei più attivi ed anche intervistato da Fishing Tv, una emittente tematica, è chiaro nella sua analisi. «Venire in questi posti, significa favorire l'aggregazione, significa insegnare ai propri figli o ai propri nipoti l'arte della pesca. Stare all'aria aperta, fare quelle piccole cose che costituiscono poi la vera ricchezza dell'uomo, togliere le giovani generazioni dalla playstation. Ecco perché non è giusto proibire. Voglio ringraziare le forze dell'ordine che ci sono state vicine, accompagnandoci in questa nostra dimostranza».

Il giro degli interventi li chiude Marco Volpi, organizzatore e *deus ex machina*. «Livorno ha risposto presente - ha messo subito in chiaro il campionissimo di pesca livornese - Vorrei ringraziare tutti gli intervenuti che con la loro presenza hanno palcato il dissenso civile contro certe decisioni».

Un dissenso motivato anche dal fatto che gli spot a disposizione dei pescasportivi si riducono sempre di più. «La pesca

sportiva oggi è difficile da praticare», ha spiegato ancora Volpi che rincara: «Abbiamo un rigassificatore in mezzo al mare che impone un'interdizione di sei miglia, un parco gestito malissimo perché non tutela certamente la fauna ittica e non preserva i fondali». L'altro sassolino che il campione livornese si tira fuori dalla scarpa riguarda poi quella che si potrebbe inquadrare come disparità di trattamento tra i pescatori sportivi e quelli professionali. «Noi non possiamo far niente mentre il pescatore professionista, sì - prosegue Volpi - Non posso andare alla Meloria per prendere 50 ricci ma si autorizzano altri a prenderne 1000. Troppe cose che non tornano - ripete il campionissimo - Nei parchi, se mai ci dovesse pescare qualcuno, dovremmo esserci noi, che con la canna non si fa danno all'ambiente come invece accade con chilometri di reti. Decisioni prese da chi sta dietro la scrivania e che non si avvale di consulenti che conoscono la realtà».

Infine sull'interdizione dei moli il messaggio che lancia è chiaro: «Se ci sono dei tratti di molo da risanare, ben venga. Siamo i primi ad essere favorevoli e comprendere che per ragioni di sicurezza per un periodo si debba chiudere. Speriamo che si capisca il nostro spirito».

Sette progetti europei per rilanciare la mobilità

Al centro dell'impegno la lotta contro la burocrazia nei trasporti - Le iniziative per il trasporto ferroviario, lo sviluppo delle Autostrade del mare anche in Adriatico e il sistema idroviario



Ennio Cascetta

LUBIANA - RAM Logistica ha fatto il pieno, almeno metaforicamente, durante i Ten-T days di Lubiana (Slovenia) conclusi con l'ok ai 7 i progetti cofinanziati dal programma europeo CEF. Promossi e presentati da RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti, in coordinamento con i diversi partner italiani ed europei, sono stati giudicati tra i più interessanti nel quadro delle iniziative della UE per la grande logistica.

La nona edizione dei Ten-T days ha posto la sua attenzione sulle reti di trasporto trans-europee e su come, attorno ad esse, sia possibile sviluppare una mobilità intelligente, sostenibile e sicura. E proprio su questi temi si sono confrontate, durante la tre giorni, aziende e istituzioni internazionali.

"Uno dei nostri impegni - ha dichiarato il portavoce di RAM, società in house del MIT guidata da Ennio Cascetta - è la promozione e l'attuazione del programma "Autostrade del Mare" all'interno (segue a pagina 10)

Sette progetti europei

del Mar Mediterraneo, fortemente voluto dalle politiche dei trasporti dell'Unione Europea. Con questi progetti, insieme ai nostri partner, abbiamo la possibilità di concretizzare il nostro sostegno verso il trasporto marittimo, migliorare i collegamenti con il resto dell'Europa, e offrire una valida alternativa al trasporto su gomma, molto più inquinante e dispendioso".

Ogni progetto mira a degli interventi specifici: il miglioramento del sistema idroviario del nord Italia con interventi sul Po e corsi d'acqua collegati, aumentando il traffico, la sicurezza e integrando tra loro i sistemi marittimi e fluviali (RIS II e INIWAS); la semplificazione e la razionalizzazione del trasporto merci, riducendo la burocrazia e velocizzando soprattutto il trasporto per le merci internazionali (e-Impact); il rafforzamento di un sistema intermodale e logistico di trasporto per il movimento delle merci (con particolare attenzione ai prodotti agro-alimentari) tra il Mediterraneo e il Nord-Europa, attraverso il sistema ferroviario (FFC); l'incremento dei flussi di traffico del Nord Adriatico migliorando appunto l'accessibilità marittima e terrestre dei porti di Trieste e Koper (NAPA4CORE); lo sviluppo dei collegamenti di Autostrade del Mare nella zona adriatico-ionica, con interventi infrastrutturali ed elaborazione di progettazioni nei porti di Trieste, Ancona ed Igoumenitsa (ADRI-UP); il supporto all'utilizzo di carburanti alternativi per i trasporti marittimi e terrestri, garantendo la continuità della rete transnazionale di distribuzione degli stessi (GAINN4CORE).

"Questi progetti - conclude una nota di RAM - hanno già nel loro DNA il concetto di una più efficiente mobilità".

La Sicilia

TAORMINA. Il presidente del sodalizio che raggruppa i barcaioli soddisfatto dopo l' incontro di ieri alla Capitaneria di porto di Messina

«Individuata una soluzione condivisa»

Taormina. Salva la stagione turistica dei barcaioli che effettuano le romantiche passeggiate sulla costa della Perla. «Abbiamo effettuato una riunione alla Capitaneria di porto di Messina con il comandante Nazareno Laganà - racconta Franco Cacopardo, presidente del sodalizio che raduna gli operatori del settore - È allo studio una soluzione condivisa».

Sul tappeto c' era la questione relativa al fatto che non erano ancora state firmate le licenze necessarie per svolgere l' attività destinata all' intrattenimento dei turisti che si accalcano sugli arenili. Numerosi operatori si erano ritrovati, nei giorni scorsi, davanti alla sede della Capitaneria di porto di Giardini, per avere lumi sul da farsi. Poi è venuta fuori la decisione di realizzare un faccia a faccia nella città dello Stretto, che dovrebbe essere risultata abbastanza proficua. «Abbiamo individuato un percorso condiviso - ha spiegato il presidente del sodalizio - Ci potremmo riferire, per indicare il punto di ricovero delle nostre barche, nei capo boe privati che si trovano lungo la costa».

Superato il dettaglio tecnico necessario per ottenere la licenza, resta il problema di

individuare numerosi punti di ricovero per le barche da attrezzare sugli arenili. Il Comune ha effettuato una richiesta per delle zone nelle baie di Santa Nicola, Mazzarò e Isolabella. Ma il Demanio non ha ancora ottemperato alla richiesta. In ogni caso potrebbe esserci un' accelerazione proprio su questo aspetto, anche su pressione della Capitaneria. Insomma si sta cercando di raggiungere il traguardo su una materia molto importante dal punto di vista economico perché sono poco meno di un centinaio le famiglie che trovano sostegno, in tutto il comprensorio turistico, da questa particolare e romantica attività. In tanti ricordano i personaggi che solcavano i mari a bordo di variopinte imbarcazioni. Adesso i barcaioli che operano sulla nostra costa sono diventati degli autentici esperti dell' ospitalità e cercano di operare sempre nel rispetto delle regole. Per la stagione turistica che entrerà presto nel vivo la passeggiata tra lo scoglio "nave" di Capo Taormina, quello "elefante" della baia di Santa Nicola o il piccolo golfo "Trabesi" di Isolabella potrà essere ancora inserita tra le attività di intrattenimento da non perdere nella capitale del turismo isolano.

Mauro Romano.

Informazioni Marittime

L'11 maggio scioperano i lavoratori portuali



Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti annunciano di aver organizzato uno sciopero nazionale dei lavoratori portuali per venerdì 11 maggio a causa della "totale indifferenza da parte delle istituzioni sulle richieste di incontro in merito alle violazioni della normativa del settore portuale". Lo stop delle attività, precisano i sindacati, intende mettere in luce e denunciare "i molti casi di autoproduzione di operazioni portuali, in alcuni casi non autorizzate, che denotano grandi responsabilità delle Autorità di Sistema Portuale". Il caso dell'autoproduzione si riferisce al fatto che vengono affidate al personale imbarcato le operazioni di rizzaggio (messa in sicurezza) e derizzaggio delle merci a bordo delle navi, che solitamente competono invece ai lavoratori portuali.

"Tra i motivi dello sciopero - spiegano ancora le tre sigle - lo svilimento del ruolo di regolazione delle AdSP sul mercato del lavoro e delle imprese, oltre a un'interpretazione autoreferenziale del modello di rappresentanza sociale degli organismi previsti dalla legge. A ciò si aggiunge l'assenza pressoché totale in molti porti della vigilanza sulla sicurezza del lavoro, disapplicando anche previsioni contrattuali sui protocolli".

Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti infine "è una situazione da cui è indispensabile uscire, altrimenti si corre il serio rischio di aggravare le relazioni sindacali con la conseguente intensificazione delle iniziative di protesta. Stiamo contrastando scenari che - concludono - vanno nella direzione opposta allo sviluppo economico ed occupazionale dei porti e dello shipping nazionale ed a quanto contemplato dalla normativa vigente".

Sciopero nazionale di portuali e marittimi, venerdì 11 maggio

ROMA - Venerdì 11 maggio sciopero nazionale di portuali e marittimi a causa «*dei molti casi di autoproduzione di operazioni portuali, in alcuni casi non autorizzate, che denotano grandi responsabilità delle Autorità di Sistema Portuale*». Questa la denuncia di unitaria di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

L'autoproduzione si riferisce al fatto che vengono affidate al personale imbarcato le operazioni di rizzaggio (messa in sicurezza) e derizzaggio delle merci a bordo delle navi, che solitamente competono invece ai lavoratori portuali.

«Registriamo una totale indifferenza da parte delle istituzioni sulle richieste di incontro in merito alle violazioni della normativa del settore portuale». «Tra i motivi dello sciopero» - dice una nota diffusa dai sindacati - «lo svilimento del ruolo di regolazione delle AdSP sul mercato del lavoro e delle imprese, oltre a un'interpretazione autoreferenziale del modello di rappresentanza sociale degli organismi previsti dalla legge. A ciò si aggiunge l'assenza pressoché totale in molti porti della vigilanza sulla sicurezza del lavoro, disapplicando anche previsioni contrattuali sui protocolli». Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti infine «è una situazione da cui è indispensabile uscire, altrimenti si corre il serio rischio di aggravare le relazioni sindacali con la conseguente intensificazione delle iniziative di protesta. Stiamo contrastando scenari che vanno nella direzione opposta allo sviluppo economico ed occupazionale dei porti e dello shipping nazionale ed a quanto contemplato dalla normativa vigente».