

**Assoporti**  
Associazione Porti Italiani

Data  
6-20 AGOSTO 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



**Rassegna stampa**



# INDICE

---



***Speciale pausa estiva  
2018***

***Dal 6 al 20 Agosto***

## «Trasporti, è emergenza così si ferma l' economia»

«Italia spezzata in due», «Sistema logistico paralizzato», «Il porto di Genova verso la paralisi». La tragedia del viadotto Morandi, un rosario ingiustificato e ingiustificabile di lutti che ha messo a nudo anche la fragilità del nostro sistema di trasporto.

Un ponte crollato, su cui faceva perno il primo porto italiano, rischia di mettere alle corde l' economia di uno scalo e di rallentare tutto il movimento delle merci nel nostro Paese. Esagerato?

Per il presidente di **Assoporti**, Zeno D' Agostino, «assolutamente no. Scontiamo uno scollamento evidente tra una priorità assoluta del nostro Paese, i trasporti, e il sentire comune dei cittadini».

Cioè? «I trasporti, e mi riferisco non solo a quelli delle merci ma anche a quelli delle persone, non sono percepiti come un' esigenza assoluta. Viviamo di piani, progetti, proposte che mai vengono portati avanti come necessità pregnante della nostra vita quotidiana».

**È la politica che è carente?**

«Carenti siamo tutti. Politici e cittadini. Non esiste un' opinione pubblica pressante sul tema dei trasporti».

Varianti di valico, alta velocità, sistema portuale, rete autostradale. Se ne parla tanto comunque.

«Sì, ma senza la dovuta determinazione e, soprattutto, senza capire che un Paese fermo è un Paese povero. Io sono presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. Sono sensibilissimo ai corridoi europei e all' alta velocità delle merci. Eppure ogni volta che incontro persone devo spiegare perché sono indispensabili i corridoi europei. La gente ascolta, condivide ma poi si disinteressa. È così anche per le tratte ferroviarie e per le metropolitane».

Forse perché i tempi delle realizzazioni spesso sono biblici.

«Certamente questo influisce.

Ma mi dica: lei ha mai sentito un partito in campagna elettorale indicare chi sarà il nuovo ministro dei Trasporti? Io no. Segno evidente, credo, che l' argomento attrae poco, che non c' è un seguito su questa materia. Eppure parliamo di un comparto essenziale, direi vitale per l' economia di un Paese».

L' esempio viene dalla Gronda.

La variante alta di Genova.

Venti anni di polemiche. Poi il sì. E ora c' è anche chi vuole rivedere il progetto.

«Guardi, mi lasci dire che come **Assoporti** ho subito contattato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'

## -segue

---

Adsp cui fa capo il porto di Genova per offrire la collaborazione di tutti i porti italiani che si riconoscono nella nostra associazione. Ora Genova deve affrontare il suo problema e noi siamo tutti pronti a collaborare per aiutare il più grande porto italiano a superare questa difficoltà. Contemporaneamente voglio dire che la storia della Gronda è simile a tante altre storie che vivono opere pubbliche indispensabili per il nostro Paese. È il momento di cambiare rotta. È il momento di costruire, tutti insieme, una maggiore consapevolezza sulla indispensabilità di queste opere. I trasporti non possono e non devono rallentare. È su un sistema integrato ed efficiente che si costruisce il futuro di un Paese».

Nella riforma dei porti c'è questa consapevolezza? «Passi avanti sono stati fatti.

Certo, si poteva fare ancora di più. Ma ora è il momento di mettere da parte ogni polemica.

Adesso dobbiamo collaborare con Genova per superare l'emergenza e, contemporaneamente dobbiamo favorire una presa di coscienza collettiva del Paese sulla precarietà del nostro sistema di trasporto.

Siamo in un guado, fermarsi ora potrebbe significare compromettere definitivamente il ruolo che l'Italia può e deve avere come molo a principale del Mediterraneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Antonino Pane*

## Accordo Ice-Assoport-Uir

*Per attrarre investimenti nel settore della logistica*

(ANSA) - ROMA, 6 AGO - Agenzia Ice, Assoport e Uir-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. L'obiettivo dell'accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all'interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione. Le attività previste - si legge in una nota congiunta - si concentreranno sulla definizione dell'offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri e sull'accompagnamento operativo di operatori internazionali interessati a valutare ipotesi di investimento. In particolare, l'Agenzia Ice, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo. L'azione promozionale si concretizzerà anche attraverso la partecipazione ai più importanti eventi internazionali del settore, affrontati con strumenti condivisi e valorizzando il più possibile operazioni rappresentative dell'intero sistema logistico nazionale.(ANSA).

### Trasporti: accordo Ice, Assoportì e Uir per attrarre investimenti

Roma, 6 ago. (AdnKronos) - Agenzia Ice, Assoportì e UIR-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. L'obiettivo dell'accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all'interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione. Le attività previste si concentreranno sulla definizione dell'offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri e sull'accompagnamento operativo di operatori internazionali interessati a valutare ipotesi di investimento. In particolare, l'Agenzia Ice, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo. L'azione promozionale si concretizzerà anche attraverso la partecipazione ai più importanti eventi internazionali del settore, affrontati con strumenti condivisi e valorizzando il più possibile operazioni rappresentative dell'intero sistema logistico nazionale. "La sottoscrizione di questo accordo nasce dalla volontà di creare una piattaforma di lavoro il più possibile ampia e condivisa con il settore della logistica, fattore strategico nelle decisioni localizzative degli investitori", dichiara, il direttore generale dell'Agenzia Ice, Piergiorgio Borgogelli. Condividi: [Fai clic qui per condividere su Twitter \(Si apre in una nuova finestra\)](#) [Fai clic per condividere su Facebook \(Si apre in una nuova finestra\)](#) [Fai clic qui per condividere su Google+ \(Si apre in una nuova finestra\)](#) [Mi piace: Mi piace](#) [Caricamento...](#)

## Trasporti: accordo Ice, Assoportì e Uir per attrarre investimenti

Roma, 6 ago. (AdnKronos) - Agenzia Ice, Assoportì e UIR-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. L'obiettivo dell'accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all'interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione. Le attività previste si concentreranno sulla definizione dell'offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri e sull'accompagnamento operativo di operatori internazionali interessati a valutare ipotesi di investimento. In particolare, l'Agenzia Ice, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo. L'azione promozionale si concretizzerà anche attraverso la partecipazione ai più importanti eventi internazionali del settore, affrontati con strumenti condivisi e valorizzando il più possibile operazioni rappresentative dell'intero sistema logistico nazionale. "La sottoscrizione di questo accordo nasce dalla volontà di creare una piattaforma di lavoro il più possibile ampia e condivisa con il settore della logistica, fattore strategico nelle decisioni localizzative degli investitori?", dichiara, il direttore generale dell'Agenzia Ice, Piergiorgio Borgogelli.

## Trasporti: accordo Ice, Assoporti e Uir per attrarre investimenti

Roma, 6 ago. (AdnKronos) - Agenzia Ice, Assoporti e UIR-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. L'obiettivo dell'accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento [ ] Roma, 6 ago. (AdnKronos) - Agenzia Ice, Assoporti e UIR-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. L'obiettivo dell'accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all'interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione. Le attività previste si concentreranno sulla definizione dell'offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri e sull'accompagnamento operativo di operatori internazionali interessati a valutare ipotesi di investimento. In particolare, l'Agenzia Ice, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo. L'azione promozionale si concretizzerà anche attraverso la partecipazione ai più importanti eventi internazionali del settore, affrontati con strumenti condivisi e valorizzando il più possibile operazioni rappresentative dell'intero sistema logistico nazionale. "La sottoscrizione di questo accordo nasce dalla volontà di creare una piattaforma di lavoro il più possibile ampia e condivisa con il settore della logistica, fattore strategico nelle decisioni localizzative degli investitori", dichiara, il direttore generale dell'Agenzia Ice, Piergiorgio Borgogelli.

## Accordo Ice-Assoport: patto sulla logistica

ROMA Agenzia Ice, Assoport e Uir-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l' attrazione di investimenti nel settore della logistica. L' obiettivo dell' accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all' interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione. Le attività previste - si legge in una nota congiunta - si concentreranno sulla definizione dell' offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri. In particolare, l' Agenzia Ice, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo.

## Trasporti: accordo Ice, Assoportì e Uir per attrarre investimenti

Roma, 6 ago. (AdnKronos) - Agenzia Ice, Assoportì e UIR-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. L'obiettivo dell'accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all'interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione. Le attività previste si concentreranno sulla definizione dell'offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri e sull'accompagnamento operativo di operatori internazionali interessati a valutare ipotesi di investimento. In particolare, l'Agenzia Ice, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo. L'azione promozionale si concretizzerà anche attraverso la partecipazione ai più importanti eventi internazionali del settore, affrontati con strumenti condivisi e valorizzando il più possibile operazioni rappresentative dell'intero sistema logistico nazionale. "La sottoscrizione di questo accordo nasce dalla volontà di creare una piattaforma di lavoro il più possibile ampia e condivisa con il settore della logistica, fattore strategico nelle decisioni localizzative degli investitori", dichiara, il direttore generale dell'Agenzia Ice, Piergiorgio Borgogelli.

## Trasporti: accordo Ice, Assoportì e Uir per attrarre investimenti

Trasporti: accordo Ice, Assoportì e Uir per attrarre investimenti Roma, 6 ago. (AdnKronos) - Agenzia Ice, Assoportì e UIR-Unione Interporti Riuniti hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. L'obiettivo dell'accordo è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all'interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione. Le attività previste si concentreranno sulla definizione dell'offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri e sull'accompagnamento operativo di operatori internazionali interessati a valutare ipotesi di investimento. In particolare, l'Agenzia Ice, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo. L'azione promozionale si concretizzerà anche attraverso la partecipazione ai più importanti eventi internazionali del settore, affrontati con strumenti condivisi e valorizzando il più possibile operazioni rappresentative dell'intero sistema logistico nazionale. "La sottoscrizione di questo accordo nasce dalla volontà di creare una piattaforma di lavoro il più possibile ampia e condivisa con il settore della logistica, fattore strategico nelle decisioni localizzative degli investitori", dichiara, il direttore generale dell'Agenzia Ice, Piergiorgio Borgogelli.

## Porti, Agenzia Ice, Assoportì e Uir firmano accordo su logistica

Roma, 6 ago. (askanews) - Agenzia ICE, Assoportì e UIR-Unione Interportì Riunitì hanno firmato un accordo di collaborazione per l'attrazione di investimenti nel settore della logistica. "L'obiettivo dell'accordo - spiegano in una nota - è quello di consolidare, attraverso operatori esteri, il posizionamento competitivo del sistema logistico nazionale all'interno delle reti internazionali di scambio e distribuzione". "Le attività previste - proseguono - si concentreranno sulla definizione dell'offerta portuale e interportuale, sulla promozione dei relativi progetti di investimento sui mercati esteri e sull'accompagnamento operativo di operatori internazionali interessati a valutare ipotesi di investimento". In particolare, l'Agenzia ICE, attraverso il canale dei suoi appositi Desk Attrazione Investimenti e della propria rete estera, effettuerà la ricerca dei potenziali investitori interessati a localizzarsi presso i porti, gli interporti o in altre aree ad essi facenti capo. L'azione promozionale si concretizzerà anche attraverso la partecipazione ai più importanti eventi internazionali del settore, affrontati con strumenti condivisi e valorizzando il più possibile operazioni rappresentative dell'intero sistema logistico nazionale. "La sottoscrizione di questo accordo nasce dalla volontà di creare una piattaforma di lavoro il più possibile ampia e condivisa con il settore della logistica, fattore strategico nelle decisioni localizzative degli investitori" ha dichiarato, il Direttore Generale dell'Agenzia ICE, Piergiorgio Borgogelli. "Il programma di lavoro che ci siamo dati, fatto di promozione e collaborazione operativa - prosegue Borgogelli - consentirà sinergie sui mercati esteri, sui quali siamo pronti a veicolare le opportunità di investimento selezionate con le due associazioni". "Quest'accordo sancisce il lavoro che Assoportì sta portando avanti nella direzione di collaborare con gli altri player del nostro settore." ha commentato il Presidente di Assoportì, Zeno D'Agostino, margine della firma dell'intesa, "Assoportì si è posta degli obiettivi in materia di promozione e valorizzazione dei porti e della logistica e insieme all'Agenzia ICE e agli interporti abbiamo messa a sistema la filiera".

# Assoporti ha presentato studio sul Mediterraneo con concetti importanti per il futuro della portualità

ROMA – Nei locali delle Scuderie di Palazzo Altieri a Roma, Assoporti ha presentato un suo studio sugli scenari geo-strategici del Mar Mediterraneo. Dallo studio emerge una strategia del sistema Paese tenuto conto, tra l'altro, della grande sfida della cosiddetta Belt and Road Initiative, con pesanti conseguenze sull'andamento dei traffici contenitori e sulle infrastrutture. Presenti come relatori il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi e il sottosegretario allo Sviluppo economico, Andrea Cioffi i quali si sono soffermati sull'importanza del ruolo dei porti per l'Italia e nel Mediterraneo. Occorrerà, conseguentemente, rafforzare il ruolo degli scali e delle Autorità di Sistema portuale coordinando le attività in particolare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con quelle di Assoporti.

L'illustrazione dello studio – informa una nota di Assoporti – è stata fatta a cura degli autori, Oliviero Giannotti e Angelo Giordano, con un'analisi profonda non soltanto dei dati che sono stati incrociati, per arrivare alla proposta di una strategia complessiva per l'Italia all'interno del Mediterraneo. Successivi commenti e osservazioni sono state elaborate da Alessandro Panaro di SRM e Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale. Sono emersi concetti e approfondimenti ritenuti molto importanti per il futuro della



Il tavolo dei relatori in Assoporti

portualità come le vie della seta, l'istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali, soltanto per nominarne alcune.

Le conclusioni sono state affidate al presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, il quale, oltre a soffermarsi sulla centralità del Mediterraneo e l'importanza del sistema Paese in questo contesto, ha voluto ribadire le necessità di integrazione tra tutti i player del settore, il ruolo centrale che i porti italiani devono avere all'interno dei vari contesti dell'Unione europea e ha ricordato alcune delle attività già avviate dall'Associazione che vanno esattamente nella direzione dello sviluppo. Soltanto per citarne alcune, i protocolli d'intesa in ambito ferroviario, di sviluppo economico e commerciale, e di formazione.

"Sono molto soddisfatto – ha commentato a margine dell'evento il presidente Zeno D'Agostino – abbiamo organizzato un evento di altissimo livello di presentazione di uno strumento importante per la portualità tutto realizzato interamente dalla struttura interna."

Intervenendo alla presentazione dello studio, il sottosegretario delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, ha dichiarato: "La grande scommessa del Paese è creare una catena logistica intermodale per ridare al Mediterraneo quella centralità, che, negli ultimi 40 anni, ha via via perso. Per raggiungere questo obiettivo sono indispensabili i momenti di dialogo e di focus con gli stakeholder dell'economia del mare.

Il nuovo governo vuole confrontarsi con operatori e mondo della portualità per costruire un sistema logistico intermodale del Paese, soprattutto

sull'ultimo miglio di collegamento con gli scali, per competere con il Nord Europa e a livello mondiale. Fare sistema anche tra ministeri, ad esempio sulle tematiche del lavoro, è un'altra azione indispensabile perché dai porti passa la crescita e lo sviluppo dell'intero Paese".



Edoardo Rixi

## Servizio settimanale Tarros Venezia-Ancona-Medio Oriente



La nave "A. Obelix" in banchina a Koper

LIVORNO – La compagnia di navigazione ed operatore intermodale Tarros ha avviato il nuovo servizio settimanale container "ADL", che collega i porti italiani di Venezia ed Ancona, oltre a quello sloveno di Koper, con il Mediterraneo orientale.

Su questa nuova linea sono state impegnate tre navi con capacità che varia dai 1.200 a 1.700 teu e che effettuano la seguente rotazione: Venezia, Koper, Ancona, Pireo, Alexandria (El Dekheila), Beirut, Izmir, Pireo, Venezia.

Come noto, Tarros opera già da molti anni a Capodistria e la nuova linea "ADL" va ad aggiungersi al servizio "ALS", collegando l'Adriatico con i porti del Levante. La partenza inaugurale è avvenuta il 7 Luglio dal terminal Vecon di Venezia e il giorno dopo dalla banchina di Luka Koper dalla nave "A. Obelix" (nella foto nel porto sloveno).

Dopo Ancona la nave ha proseguito per gli scali di Grecia, Egitto, Libano e Turchia, come previsto dalla rotazione.

La "A. Obelix", costruita nel 2008 da Nordic Yards Wismar ha una lunghezza di 182 metri, larghezza di 25 m e può trasportare 1700 teu. Le altre unità inserite dalla compagnia spezzina su questa relazione commerciale, sono la "Mary Schulte", anch'essa della capacità di 1700 teu e la "Uni Phoenix" che può trasportare 1200 contenitori.

*Di Gioia s.p.a.*

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

**SERVIZIO SETTIMANALE**

Contenitori completi e Groupage per:

**ISOLE CANARIE**

per informazioni:

**LIVORNO** - via Varese, 12  
tel. 0586 83029 - fax 0586 83070

# Il Secolo XIX

---

Il governo punta a rivedere il decreto Delrio, in autunno la scrittura della nuova norma. Rixi: «Prima sentiamo tutti gli attori in causa»

## Più flessibilità alle Authority meno ingerenze ministeriali In arrivo la riforma portuale

Alberto Quarati /GENOVA Il governo va verso una revisione della legge sui porti, che entrerà in cantiere a partire dall' autunno, verosimilmente tra i mesi di settembre e ottobre.

Così anticipa il sottosegretario ai Trasporti, Edoardo Rixi: «Chi lavora nei porti ne conosce la scarsa capacità di manovra: il ministero spesso entra anche in questioni minime, con una forte dilatazione dei tempi, che si accompagna alla minima autonomia di spesa, con effetti negativi su tutti i piani: il finanziamento alla nuova diga di Genova rischia di mettere a rischio il rapporto tra deficit e prodotto interno lordo, ma nel contempo devo vergognarmi perché nel Fondo di riparto, Olbia beneficia di soli 225 euro».

Un' idea delle coordinate su cui la riforma di Rixi dovrebbe muoversi circola già in ambiente portuale - con il ritorno degli enti locali nei comitati, una governance più condivisa nel contesto di una società mista pubblico -privata, una certa quota di autonomia finanziaria- ma sono elementi che il sottosegretario non conferma: «Prima di dire, per esempio, se i sindaci tornano nei comitati, è necessario prima sentire tutti. Devo andare

in ogni porto, e capire il problema banchina per banchina. Sentire non solo quei 10 grandi soggetti che oggi emergono nella nostra portualità, ma tutti, perché c' è da raccogliere un patrimonio di esperienza e di conoscenza. Insomma la revisione dovrà essere scritta "a ragion venduta". Poi è ovvio che abbia le mie idee, ma essendo stato dalla parte di quelli che contestavano la precedente riforma, non voglio essere accusato di non ascoltare».

L' impostazione teorica di.

Il governo punta a rivedere il decreto Delrio, in autunno la scrittura della nuova norma. Rixi: «Prima sentiamo tutti gli attori in causa»

# Più flessibilità alle Authority meno ingerenze ministeriali In arrivo la riforma portuale

D'AVO

Alberto Quarati / GEMMA

**I**l governo va verso una revisione della legge sui porti, che entrerà in cantiere a partire dall'autunno, verosimilmente tra i mesi di settembre e ottobre. Così anticipa il sottosegretario ai Trasporti, Edoardo Rixi: «Chi lavora nei porti ne conosce la scarsa capacità di manovra: il ministero spesso entra anche in questioni minime, con una forte dilatazione dei tempi, che si accompagna alla minima autonomia di spesa, con effetti negativi su tutti i piani: il finanziamento alla nuova diga di Genova rischia di mettere a rischio il rapporto tra deficit e prodotto interno lordo, ma nel contempo devo vergognarmi perché nel Fondo di riparto, Olbia beneficia di soli 225 euro».

Un'idea delle coordinate

su cui la riforma di Rixi dovrebbe muoversi circola già in ambiente portuale - con il ritorno degli enti locali nei comitati, una *governance* più condivisa nel contesto di una società mista pubblico-privata, una certa quota di autonomia finanziaria - ma sono elementi che il sottosegretario non conferma: «Prima di dire, per esempio, se i sindaci tornano nei comitati, è necessario prima sentire tutti. Devo andare in ogni porto, e capire il problema banchina per banchina. Sentire non solo quei 10 grandi soggetti che oggi emergono nella nostra portualità, ma tutti, perché c'è da raccogliere un patrimonio di esperienza e di conoscenza. Insomma la revisione dovrà essere scritta "a ragion venduta". Poi è ovvio che abbia le mie idee, ma essendo stato dalla parte di quelli che contestavano la precedente riforma, non voglio essere accusato di non ascoltare».

L'impostazione teorica di



EDUARDO RIXI  
SOTTOSEGRETARIO AI TRASPORTI

«Partiamo dall'idea che tutti i porti sono diversi, ma devono correre a uguale velocità»

Rixi sarebbe quella di ottenere uno strumento normativo in grado di dare ai porti «flessibilità» (decisionale, finanziaria, sui dragaggi - che costituiscono un tassello fondamentale della strategia) quanto serve per valorizzare le specificità di ogni singolo scalo: «L'esempio più semplice sono le crociere: nei prossimi anni entreranno in servizio 101 unità, il cui posizionamento viene deciso con anni di anticipo. Vogliamo perdere questo traffico perché non abbiamo le strutture?».

Il presupposto è quindi partire dall'idea che i porti non sono tutti uguali, «ma devono correre a uguale velocità» puntando per quanto possibile sui loro punti di forza ed essendo in condizione di risolvere i loro problemi, in relazione con il territorio.

Il percorso non è facile: se da una parte la Regione Liguria a settembre presenterà una sua proposta di autonomia dei porti (nel quadro più ampio della trattativa con il ministro degli Affari regionali Erika Stefani sulle autonomie regionali) che è sostanzialmente in sintonia con Rixi, il ministero dovrà fare i conti con i porti e le regioni che hanno digerito bene la riforma Delrio del 2016 e potrebbero non avere così fretta di cambiare le cose, oppure di altri scali nei quali la riforma al contrario non è mai entrata, come Gioia Tauro, che ad oggi soffre di seri problemi strutturali. —

I finanziamenti

## Quei miliardi europei per le infrastrutture che l'Italia da anni fa fatica a spendere

*Il nodo degli aiuti allo sviluppo (Fesr): assegnati al 70%, ma finora usati al 3%*

Roma Milioni e milioni di euro a disposizione. Da spendere per nuove strade, autostrade, linee ferroviarie, per esempio.

Fondi studiati per migliorare e ammodernare ogni Paese dell'Unione Europea. E anche per realizzare una grande rete di trasporti capace di collegare tutti gli Stati. E aiutare soprattutto le aree più in difficoltà. Soldi che ci sono, che sono previsti e che però vanno utilizzati, altrimenti si rischia di perderli. Basti pensare che per il periodo 2014-2020 l'Italia ha diritto a 44,6 miliardi di fondi Ue, ma dei vari finanziamenti a disposizione finora ha speso solo piccole percentuali, con una media che raggiunge il 5%.

Qualche esempio: degli oltre 21 miliardi del Fondo per lo sviluppo regionale (Fesr), 1 miliardo e 382 milioni è per le infrastrutture (un altro miliardo è invece per i trasporti), ma nel 2017 solo il 3% è stato speso, anche se il 71% è comunque stato assegnato. La maggior parte è stato destinato alle regioni del Sud - Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia - dove, con altri fondi nazionali, viene finanziato il Programma operativo nazionale (Pon) Infrastrutture e Reti, cioè il potenziamento delle linee ferroviarie dello snodo di Palermo e Napoli, o l'adeguamento della linea tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, o il potenziamento del porto di Salerno. A che punto sono i lavori? A buon punto, sembra: 57

interventi sono stati ammessi e il 79% dei progetti iniziati sono conclusi. Però solo il 7% è stato effettivamente liquidato.

Sempre per quanto riguarda il Fesr, nel 2017, degli oltre 21 miliardi a disposizione, ne è stato speso solo il 10%, la media europea è del 16%.

«Ma è proprio la natura dei fondi strutturali a renderli impossibili da spendere», interviene Nicola Rossi, economista e presidente dell'Istituto Bruno Leoni: «Nel nostro Paese quelle cifre non potranno essere mai spese, è impossibile far gestire alle Regioni infrastrutture sovraregionali». La ferrovia Napoli-Bari «è una questione sovranazionale, non riguarda solo Campania e Puglia e una volta che si decide di farla non può essere lasciato tutto solo alle due Regioni». Meglio, invece «decidere a livello nazionale»,

## -segue

---

un sistema anche per velocizzare e riuscire a realizzare progetti di più ampio respiro. Come è successo in Polonia, Spagna e Portogallo: «Loro - dice ancora Rossi - hanno capito come utilizzare i fondi europei e lo stanno facendo per grandi progetti che ammodernano il Paese». Nel caso italiano, invece, spesso quando si avvicina la scadenza dei termini per partecipare ai bandi e si rischia di perdere i finanziamenti ecco spuntare i cosiddetti «progetti sponda», piccole opere a livello locale tenute nel cassetto pronte a essere tirate fuori all'ultimo momento disponibile pur di ottenere qualche soldo europeo.

Ma l'Europa ha bisogno di pensare in grande e per realizzare una rete transeuropea nei trasporti, nell'energia e nelle telecomunicazioni c'è il Cef, Connecting Europe Facility, che mette a disposizione 24 miliardi di euro per i trasporti favorendo investimenti per progetti a livello europeo avvalendosi anche di finanziamenti privati. Ed entro il 2030 sono previsti 750 miliardi di fondi per la Rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

Dai fondi Cef arrivano i 481 milioni per la Tav Torino-Lione e i 590 per il nuovo tunnel del Brennero. Ma sono altri già finanziati, tra cui l'hub del porto di Ravenna e il «Gaiin4Sea» per lo sviluppo dei porti marittimi dell'Europa meridionale.

*CLAUDIA VOLTATTORI*

## Fisco, il rilancio delle Zone speciali: pensioni esentasse, stile Portogallo

*Il vicepremier Salvini chiede l'introduzione anche per le persone. Ecco cosa sono*

Un'idea lanciata nel corso di un comizio elettorale in Calabria. Così il ministro dell'interno ha proposto una no tax area per la Calabria. Il concetto non è nuovo. Già il governo Gentiloni aveva creato delle Zone economiche speciali dedicate a zone del Paese legate a un'area portuale, destinatarie di un regime fiscale agevolato. Ma l'idea di Salvini è dedicata alle singole persone: «Ci sono migliaia di pensionati italiani che vanno in Spagna e Portogallo per non pagare la tassa sulle pensioni. Io penso che alcune zone del Sud che siano molto più belle, accoglienti e ospitali, quindi una zona di esenzione fiscale per i pensionati italiani e stranieri può attrarre nuovamente degli investimenti». Non è chiaro a cosa faccia riferimento il ministro Matteo Salvini, senatore eletto in Calabria. Se a regioni come le Canarie spagnole, che prevedono agevolazioni per tutti a prescindere dall'età o al Portogallo, dove per i primi dieci anni non viene tassata la pensione dei nuovi residenti stranieri. Ma questo a prescindere dal territorio. Probabilmente alludeva all'Algarve, la regione lusitana preferita dai pensionati tricolori insieme ai loro corrispettivi britannici. Ma la ragione è climatica, perché la zona è conosciuta per le lunghe estati, gli inverni miti e le splendide spiagge. A ogni modo la misura è dedicata solo ai pensionati stranieri e infatti il governo socialista di Lisbona è stato fortemente criticato in patria per la disparità di trattamento con i cittadini portoghesi. A ogni modo, l'esperimento di una no tax zone per i pensionati così com'è stata concepita è un inedito assoluto. L'unico precedente al momento è quello creato dal vecchio esecutivo dal decreto Sud varato nell'estate 2017. Parliamo di aree, guidate da un comitato di indirizzo composto da governo, ministero delle infrastrutture, Regioni e Autorità portuali, in cui le grandi aziende possono godere del credito d'imposta per investimenti fino ai 50 milioni di euro, dove per le aziende normali questo paletto è posto a quota 15 milioni.

Ma non solo. Le tempistiche per chiedere autorizzazioni e procedure sono dimezzate, grazie ai poteri sostitutivi esercitati dal governo su richiesta delle imprese. Infine, gli oneri amministrativi sono molto più bassi. Al momento queste aree sono soltanto due, proclamate con un decreto dal presidente del

## -segue

---

Consiglio il 15 maggio 2018 : la Napoli-Salerno e la zona portuale di Reggio Calabria, comprendente tutte i territori che contengono porti, aeroporti, retroporti e piattaforme logistiche mentre sono escluse tutte le zone residenziali.

L' esecutivo precedente prevedeva di lanciare anche delle Zone economiche speciali relative a Bari e a Brindisi, ad Augusta, legata ai distretti produttivi di Catania e Siracusa, a Palermo e a Cagliari. E per le regioni prive di porti rilevanti è allo studio una Zes per Taranto che comprenda la zona industriale di Matera e una anche per l' Abruzzo e il Molise. In quella zona però non si è ancora individuato un porto specifico su cui centrare un progetto specifico.

*Matteo Muzio*

## Marittimi, per il censimento ci sono solo armi spuntate

Alberto Quarati /GENOVA A più riprese negli ultimi mesi è stata sollevata dalle parti sociali la necessità di un censimento dei marittimi italiani, dei quali non si conosce con esattezza il numero. Tecnicamente, esistono almeno due meccanismi per poter dare il quadro della situazione, se opportunamente interrogati.

**CABOTAGGIO** Per quanto riguarda le navi che fanno cabotaggio e iscritte a Registro internazionale, il dl 221/2016 prevede ispezioni nei porti da parte delle Capitanerie, e una successiva relazione del ministero dei Trasporti al Parlamento. Il sindacato autonomo Fedemar ha fatto una richiesta di accesso agli atti, ottenendo una risposta dalla direzione Porti del Mit, che assicura sul fatto che le ispezioni sono in corso e che la relazione sarà regolarmente predisposta, benché dai due rami del Parlamento non siano invece prevenute risposte.

**IL SISTEMA UNIMARE** Per inquadrare il numero dei marittimi oltre il cabotaggio, fonti di settore segnalano che un meccanismo potrebbe essere Unimare, piattaforma del ministero del Lavoro che armatori e società d'armamento devono compilare il 20 di ogni mese per comunicare a fini Inps e Inail la situazione degli equipaggi. La piattaforma è gestita dagli uffici collocamento della Gente di mare presso le Capitanerie di porto uffici che non dipendono funzionalmente dal Mit, ma dal Mlps.

**LA FOTOGRAFIA** Ogni mese quindi viene chiesta dal ministero la situazione dei rapporti di lavoro avviati e conclusi. Il sistema chiede la compilazione via Internet di più campi: datore di lavoro, nave su cui viene prestato il servizio, tipologia e luogo di stipula del contratto, qualifica professionale assegnata al momento dell'assunzione, trattamento economico e normativo. Il sistema è speculare a quello Unilav utilizzato dai datori di lavoro "a terra" e come questo attivato nel 2008.

**IL CASO DEI MARITTIMI** A parte una quota residuale che opera in Continuità di rapporto di lavoro (Crl, equivalente del contratto a tempo indeterminato a terra), i marittimi hanno contratti a tempo determinato, che si risolvono con lo sbarco. Mediamente, un marittimo italiano imbarca 4 mesi e riposa per 2. Una campionatura biennale su Unimare potrebbe quindi fotografare tutta la forza-lavoro marittima italiana attiva, escludendo i soggetti che magari sono iscritti ai registri della Gente di mare ma non esercitano la professione. In buona sostanza, un sistema di questo genere risponderebbe alla domanda su quanti siano i marittimi regolarmente imbarcati sotto bandiera italiana (italiani e stranieri), ma anche quanto si

## -segue

---

ano i lavoratori che nonostante le (costose) qualifiche professionali necessarie alla navigazione si imbarcano per periodi insufficienti a garantire un reddito, o sono esclusi dal mercato **marittimo** italiano. I DUBBI Per Maurizio Colombai, responsabile **Trasporto marittimo** Filt Cgil, Unimare «è un punto da dove partire benché la fotografia non farebbe comprendere i perché dei **marittimi** che rimangono a terra».

Non aiuta il fatto che talvolta i registri non siano aggiornati: «È successo - dice Paolo Fantappiè, segretario nazionale **marittimi** Uiltrasporti - di trovare la stessa persona registrata contemporaneamente in due porti diversi. Qualche riunione su questo è stata fatta, ma stiamo aspettando di confrontarci col nuovo governo, mentre siamo fermi sul progetto della Borsa telematica, che darebbe riscontro istantaneo sulla domanda e offerta di lavoro **marittimo** in Italia».

-

Operatori e Authority studiano il "piano B" per evitare il tracollo dei traffici. «Ma per ora nessuna compagnia ha abbandonato Genova»

## Container spostati su chiatte e minori costi così il porto scongiura la fuga degli armatori

Simone Gallotti /GENOVA I giganti del mare temono che il porto di Genova, il più grande d'Italia, non riesca a reggere. Il gruppo danese Maersk è il primo armatore al mondo con una flotta di 640 navi e scala regolarmente le banchine del capoluogo, ma ieri ha lanciato l'allarme: «Raggiungere la città rimarrà difficile nelle prossime settimane» e per questo un portavoce del colosso danese ha sottolineato come invece la situazione al terminal di Savona - Vado Ligure sia rimasta perfettamente operativa. Quasi a suggerire un'alternativa a Genova. Anche Msc è preoccupata: «Le operazioni subiranno pesanti ritardi ed è probabile che ci saranno costi extra per le strade alternative che la merce dovrà percorrere». Il problema è soprattutto economico: tutte le alternative al ponte crollato hanno un prezzo, ed è la competitività del porto a rischiare di doverlo pagare.

GLI EXTRA COSTI Messe insieme le compagnie Mersk e Msc rappresentano il 35% del traffico container di Genova: «Però non sono preoccupato: i grandi operatori non abbandoneranno il nostro scalo - spiega il presidente dell'Autorità portuale Pao lo Emilio Signorini - Abbiamo un piano per compensare i costi extra e abbiamo le risorse per abbassare

gli inevitabili rincari che la merce potrà subire dopo il crollo del viadotto Morandi. Ci sono fondi di emergenza che possiamo utilizzare per ridurre l'impatto di questi costi».

Il porto di Genova si gioca tutto offrendo l'apertura notturna dei terminal e diverse soluzioni per una viabilità alternativa. Il Terminal Messina è alla foce del Fiume Polcevera, pochi chilometri più a Sud dal luogo in cui è crollato il Morandi. I camion possono entrare e uscire, mai treni, come per la quasi totalità del porto, non possono passare: le macerie hanno interrotto anche i binari che collegano le banchine con i mercati del Nord, Lombardia e Piemonte in particolare. «Noi siamo pienamente operativi - spiega Ignazio Messina, numero uno del terminal - La merce che andava su treno ora viaggia su camion e offriamo le stesse condizioni ai nostri clienti».

«Stiamo lavorando duramente, ma siamo operativi e non abbiamo riscontrato problemi» dice Giulio Schenone, il numero uno del Sech, il terminal situato nel bacino storico, proprio di fronte al Porto Antico.

## -segue

---

«Non credo proprio che le compagnie abbandoneranno Genova - conferma Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi italiani, la categoria a stretto con tatto con gli **armatori** - Le soluzioni ci sono, il porto viaggia a buon ritmo e le direttrici stradali verso Nord funzionano. Pur nella situazione di emergenza, il porto di Genova sta rispondendo adeguatamente». Anche sul fronte passeggeri «lavoriamo come sempre» spiega Edoardo Monzani, presidente di Stazioni Marittime e i contraccolpi sono minimi.

**LA VIA D' ACQUA** «La mia preoccupazione sono i tir che da Voltri, attraversando il Morandi, arrivavano in porto a Sampierdarena» spiega ancora Signorini. Per questo l' Autorità **portuale** sta pensando ad una via dedicata ai camion che attraversa l' area delle acciaierie Ilva. C' è un piano alternativo su cui si sta lavorando: i container potrebbero sfruttare anche il mare, imbarcati su chiatte o traghetti, e percorrere la rotta da Ponente a Levante, levando altri tir dalle strade.

Ogni giorno su quella direttrice ne passavano un migliaio. Tommaso Affinita, al vertice di Ram - Autostrade del Mare per quasi 10 anni, spinge invece per un ecobonus che possa calmierare i costi extra sostenuti dai trasportatori: «Autostrade potrebbe scontare i chilometri in più percorsi dai camionisti. Dobbiamo evitare che una parte del traffico abbia la tentazione di spostarsi verso gli scali del Nord Europa».

**LA MINACCIA STRANIERA** Per ora sembra scongiurato anche lo "sciacallaggio economico" e nessun porto si dice disponibile a rubare traffico a Genova, approfittando del crollo del viadotto e delle sofferenze sulla catena logistica. «Dobbiamo essere alleati di Genova, non concorrenti: dobbiamo restare uniti in difesa del sistema Paese per evitare che il traffico si sposti verso i porti stranieri» ha detto al Tirreno il presidente dell' Autorità **portuale** di Livorno.

*SIMONE GALLOTTI*

la movimentazione dei container

## Piano da 35 milioni per potenziare i trasporti ferroviari

*Patto **Autorità portuale**-Rfi per nuove infrastrutture nell' area di Sampierdarena*

Una prima, parziale risposta al rischio isolamento in cui è piombato il porto di Genova dopo il crollo del ponte Morandi potrebbe arrivare dall' accordo firmato poche settimane fa dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale e da Rfi (Rete ferroviaria italiana, gruppo Fs) per potenziare il sistema ferroviario all' interno del porto di Genova, proprio nell' area sensibile di Sampierdarena. L' obiettivo dell' accordo è favorire lo sviluppo dell' intermodalità ferro-mare. Un accordo che, alla luce del disastro di questi giorni, assume una valenza strategica ancora maggiore.

L' investimento complessivo delle opere è di 35 milioni di euro. Con l' accordo è stato definito un programma di interventi che prevede una prima fase finalizzata all' adeguamento del collegamento ferroviario tra il Parco Rugna-Bettolo e il bivio Santa Limbania, che dà continuità agli interventi in corso da parte di Rfi per il collegamento del porto con il parco ferroviario del Campasso. Queste opere consentiranno di trasportare i container di grandi dimensioni (high cube) attraverso la galleria Molo Nuovo.

Prevista anche una seconda fase relativa alla progettazione e alla realizzazione di una nuova stazione nella zona dell' attuale parco ferroviario di Fuorimuro. Lo scalo sarà dotato di binari lunghi 750 metri, uno dei requisiti fondamentali per incrementare la quota del traffico ferroviario merci da e per il porto storico di Genova, prima realtà italiana in termini di volumi movimentati. Genova negli ultimi anni è cresciuta molto dal punto di vista dei traffici: si calcolano circa 2,5 milioni di container l' anno e oltre 4mila Tir al giorno, 1.500 dei quali in transito proprio sul viadotto crollato alla vigilia di Ferragosto. Il ponte Morandi era un' infrastruttura fondamentale anche per collegare le due aree del porto di Genova, quella più nuova del porto di Prà con il porto di Sampierdarena. Quindi lo sviluppo dei collegamenti ferroviari con Sampierdarena potrebbe in effetti costituire una parziale alternativa ai collegamenti su strada. A patto di accelerare la realizzazione degli interventi previsti dall' intesa, che ora diventano urgenti. Da Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, arrivano rassicurazioni in tal senso: «Velocizzeremo i lavori per il collegamento tra Sampierdarena e Campasso».

«Con questa convenzione - aveva spiegato il presidente dell' **Autorità portuale**, Paolo Emilio Signorini,

## -segue

---

all'atto della firma - possiamo avviare finalmente tutti gli interventi relativi all'ultimo miglio che consentiranno di supportare i piani di potenziamento infrastrutturali che l'Autorità portuale sta sviluppando unitamente ai progetti di investimento degli operatori portuali privati riguardanti Calata Bettolo, il terminal contenitori di Voltri-Prà, il completamento dei collegamenti del nuovo terminal multipurpose di Vado Ligure».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Marco Morino*

## Porto operativo di notte e indennizzi alle imprese

*Il piano per l'economia. Genova pronta a fornire tutti i servizi 24 ore su 24. Serve un supporto economico ai trasportatori per affrontare i costi più alti*

Le imprese che lavorano nel porto di Genova sono pronte a sostenere le misure che l'Autorità di sistema portuale e le istituzioni genovesi e nazionali stanno approntando per creare una viabilità, alternativa al viadotto Morandi, per il traffico intraportuale tra il bacino di Sampierdarena e quello di Voltri. Ma chiedono misure ad hoc che consentano di mantenere l'offerta del porto competitiva, anche se si dovrà ricorrere, ad esempio, a una viabilità notturna per i mezzi pesanti, con conseguenti aggravii di costi per gli operatori, che si potrebbero superare assicurando loro un indennizzo.

Peraltro il porto di Genova, testimonia Federagenti (che unisce gli agenti marittimi italiani), «sarà in grado di soddisfare pienamente e regolarmente la domanda di servizi sia legata al traffico internazionale delle merci sia relativa ai passeggeri». Il porto di Genova, aggiunge Gian Enzo Duci, presidente della federazione, «sta lavorando in maniera pienamente operativa. Paradossalmente i problemi maggiori sono dati dal fatto che, per una sessantina di giorni, non sarà operativa la linea ferroviaria del Campasso perché il crollo ha sradicato due chilometri di cavi elettrici della ferrovia. La caduta del ponte, comunque, è un problema di chi a Genova vive e lavora, non deve diventare una difficoltà per chi compra servizi a Genova. Il porto, grazie al lavoro svolto in questi giorni dalle associazioni di categoria con le istituzioni e le autorità locali, sarà in grado di operare a pieno regime adottando una serie di misure immediate in grado di supplire, anche in tema di viabilità, ai danni provocati dal blackout del sistema autostradale di collegamento».

Anche gli spedizionieri genovesi sono in prima linea per garantire la piena attività dello scalo della Lanterna. «Dobbiamo prima di tutto - dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - affrontare problemi operativi che possono sembrare banali ma che hanno un altissimo impatto operativo. Il sindaco e l'Adsp si stanno impegnando a recuperare la strada a mare di Ilva e quindi a creare un canale di accesso dedicato all'autotrasporto che da Cornigliano (uscita autostradale Aeroporto, ndr), può arrivare fino a Sampierdarena e viceversa. Se, come pensiamo, questa ipotesi prenderà corpo, noi presidieremo l'area con nostri operatori spostando lì tutta una serie di servizi legati alla fase documentale e a quella dei controlli, in modo che gli autotrasportatori siano assistiti anche dal punto di vista della documentazione.

## -segue

---

Poi, prosegue Botta, «ci stiamo organizzando con l'amministrazione doganale, con gli uffici di presidio, con la capitaneria di porto e con tutte le autorità che intervengono nel ciclo di controlli, per razionalizzare al massimo il flusso del personale e le procedure». E, aggiunge, «se Genova si rende disponibile a essere operativa 24 ore su 24, come lo sono già i principali terminal in Europa, è necessario che anche l'industria italiana capisca che le tempistiche della logistica devono essere aggiornate a nuovi modelli organizzativi. Lavorare anche di notte comporta per noi e per i terminalisti un impegno economico rilevante, perché vuol dire aumentare le forze lavoro durante l'arco notturno, modificare le abitudini operative e forse arrivare anche a individuare forme contrattuali innovative. Ma l'industria deve aver chiaro che non si può pensare di continuare a caricare o scaricare i camion solo in alcuni momenti della giornata».

Nereo Marcucci, presidente di Confetra, sottolinea, da parte sua, che è necessario «trovare risorse economiche, per un certo periodo di tempo, per arrivare a equalizzare i costi del dopo crollo con quelli precedenti al crollo: un contenitore imbarcato o sbarcato a Genova e inoltrato deve costare all'industria importatrice o esportatrice esattamente quanto costava prima.

Sennò rischiamo un fallout che durerà per anni. Insomma Marcucci pensa a un indennizzo: «Mi rendo conto - dice - che sto parlando di decine di milioni di euro. Ma so anche che, appena ci sarà la soluzione, avremo Iva, dazi e altre voci che rientrano. Significa spendere oggi per garantirsi ricavi domani». La mancanza di alternativa al ponte Morandi, aggiunge il presidente di Federlogistica-Confrasperto, Luigi Merlo, «rischia di mettere in ginocchio un'economia che, al solo erario statale, garantisce ogni anno quasi 5 miliardi di entrate tra Iva e accise generate dalla attività portuale». La scorsa notte, intanto, nonostante la situazione di emergenza, un trasporto eccezionale è stato fatto uscire dallo stabilimento di Ansaldo Energia, che è situato proprio sotto il viadotto Morandi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Raoul de Forcade*

Il racconto Oltre l'emergenza

## Genova apre il fronte del porto "Lavoreremo anche di notte"

*Uno snodo che è il cuore del Mediterraneo e il primo d' Italia: da qui passa il 40% del traffico. Che fino al 14 agosto utilizzava il ponte. Ora si studiano nuove soluzioni*

GENOVA Lo scafo nero della "Hungary", bandiera maltese, si allunga per trecento metri di fianco alla banchina di Calata Sanità. Le gru azzurre del Terminal Sech scaricano container al ritmo di 20 movimenti l' ora, 110 in un turno.

Ogni container è un camion in partenza per gli autoporti di Alessandria, Milano, Padova e i mercati oltre confine. Al "gate" c' è apprensione: «Hanno già cambiato la viabilità». «Come faccio ad arrivare in Francia?». I camionisti sono sempre stressati, solo pochi giorni fa scioperavano contro le code lunghe fino a sei ore per caricare e scaricare nel porto di Genova, prima della tragedia.

«Vedrai che casino a settembre, senza il ponte».

Già, settembre. La quiete di Ferragosto, con i traffici al minimo stagionale, finirà verso il 15 del prossimo mese. Poi sarà autunno di fuoco per il più grande scalo marittimo italiano, la fabbrica di Genova che pompa nel resto d' Italia il 40% del traffico container, 2,6 milioni di teu (contenitori standard lunghi 6 metri e mezzo) assieme a Savona, un record. È un nuovo fronte del porto, che questa volta dovrà trovare tutti uniti.

Dalle finestre della palazzina del terminal entra la luce di un giorno d' estate, solo 3 nodi di vento. Massimiliano Cozzani è il direttore marketing della Gip, la società che controlla il Sech, capitale azionario in mano a fondi inglesi e francesi. Ha lavorato anche dall' altra parte della banchina, sul fronte degli armatori, e sa che i capilinea, i responsabili dei servizi di collegamento marittimo, già sul filo del rasoio del conto economico, non ci pensano due volte a saltare un porto se non hanno sicurezze sui tempi e sui costi. «Ma sono certo che Genova saprà reagire, non sarà questa tragedia a farci perdere traffici». Bisognerà trattare, offrire sconti e agevolazioni. E dare date precise.

In un giorno normale, in piena stagione lavorativa, settecento Tir entrano ed escono da questi varchi, 22mila contenitori al mese solo da questo spicchio di porto di Sampierdarena. Una fila ininterrotta di camion su una strada tortuosa a due corsie larga dodici metri. Già la prossima settimana i camion si troveranno la via bloccata dalle auto sbarcate dai traghetti in arrivo da Sicilia, Corsica, Sardegna e

## -segue

---

Nordafrika. Ma questo succede tutti gli anni. La sfida più dura sarà nella seconda metà di settembre, quando le merci torneranno a regime, e i camion non potranno più andare in autostrada da Est a Ovest o viceversa, ma dovranno allungare il giro di 80 chilometri, un'ora e venti minuti per prendere la bretella a nord di Serravalle, oppure affrontare la viabilità ordinaria.

Allora tutto dovrà essere pronto per dare certezze al mercato e non soffocare con i camion una città fragile, bellissima sullo sfondo dei piazzali del porto.

«La vedo complicata, ma non impossibile. We are open for business», dice Giulio Schenone, amministratore delegato della Gip. Siamo aperti, lavoriamo. Schenone è fra i protagonisti dell'operazione di recupero della Costa Concordia e non è tipo da arrendersi. «Abbiamo ancora la pelle d'oca per il crollo del ponte, ma adesso ci rimbocchiamo le maniche tutti insieme e risolviamo una volta per tutte il problema delle infrastrutture di Genova».

Stesse parole a Prà, nel terminal rivale gestito da Singapore, il Vte, che da solo fa oltre metà del traffico genovese. «Pronti a lavorare anche di notte», assicura il numero uno Gilberto Danesi.

Paolo Signorini, il presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona, ha indicato la via per superare l'emergenza: apertura notturna per ridurre il traffico merci nelle ore lavorative, più collegamenti ferroviari e due nuove strade interne all'area portuale. Ha creato un'Emergency room, una sorta di centrale operativa.

Tutto questo avrà costi e rischi da mettere in conto. Solo il Sech di Calata Sanità, che oggi chiude i cancelli da mezzanotte alle 6.30, dovrebbe prevedere un massimo di 12 turni la settimana in più, 25 persone ogni turno, per un costo aggiuntivo di 3,4 milioni l'anno.

Moltiplica questa cifra per tutti i terminal di Genova e avrai il conto del piano Marshall del porto.

«Oltre venti milioni in tutto, due per noi», tira le somme Aldo Spinelli, patron del Genoa Port Terminal, che dalle sue brevi vacanze lancia un appello alla città: «Prima di tutto pensiamo a un atto di solidarietà vera per le famiglie delle vittime, poi affrontiamo l'emergenza.

Sgombriamo dalle auto in doppia fila via Sampierdarena, lavoriamo 24 ore su 24». Genova ce la farà? «Il popolo genoano ha enormi risorse per superare queste tragedie». Popolo genovese, commendatore. Ma l'ex presidente del Genoa insiste: «Il popolo genoano e quello ligure sanno reagire».

Molto dipende dal tempo che servirà per sgombrare dalle macerie del ponte la linea ferroviaria merci del Campasso, 20 treni al giorno per mille contenitori, ossia mille Tir in meno sulle strade. Le Ferrovie aspettano il nullaosta per fare i sopralluoghi, forse basterebbe un mese per riaprire i binari, ma servono autorizzazioni che per ora non ci sono. Però nell'area portuale qualcosa si muove già.

Qualcosa di grosso. Alla mezzanotte di ieri una turbina per la Tunisia è uscita dalla fabbrica dell'Ansaldo Energia e ha attraversato l'area dell'Ilva per poi essere spedita via mare.

«Ho voluto dare un segnale», spiega Giuseppe Zampini, amministratore delegato di Ansaldo Energia. Segnale ricevuto. Fuori dal varco portuale di via Albertazzi qualcuno ha appeso uno striscione: «14-08-18. Grazie ragazzi. Zena». È per i vigili del fuoco che stanno di fronte, ma vale per tutti. Genova è viva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Bisogna sgomberare dalle macerie la linea ferroviaria che permette di avere mille Tir in meno sulle strade Settecento Tir In un giorno normale sono 700 i Tir che entrano ed escono dai varchi del porto BUSSALINO.

ALESSANDRO CASSINIS

## Il porto senza più accesso è pronto a lavorare di notte

*Per impattare meno sul traffico. Cosulich: «Class action contro Autostrade»*

Matteo Dell' Antico /GENOVA Il crollo di ponte Morandi rischia di mettere in ginocchio il porto di Genova- principale industria ligure e primo scalo d' Italia - già da domani, dopo la pausa di Ferragosto. Gli operatori del comparto marittimo parlano di «danni per milioni di euro» e di una «situazione drammatica». Per affrontare l' emergenza questa mattina è stato convocato un vertice a Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona, al quale parteciperanno i rappresentanti di tutto il cluster marittimo che ieri, all' unisono, ha espresso assieme ai sindacati «cordoglio per le vittime della tragedia».

A preoccupare l' industria del porto sono i quasi 5.000 Tir che ogni giorno vengono movimentati dalle banchine genovesi per caricare e scaricare le merci all' interno dei terminal: oltre 2.000 camion infatti, prima del crollo, percorrevano ponte Morandi.

Secondo gli operatori una soluzione da mettere immediatamente in pratica - nel tentativo di allontanare almeno nell' immediato il rischio paralisi per lo scalo - è quella di «aprire il porto ai Tir anche di notte. Senza Gronda e Terzo valico e dopo questa tragedia quasi non abbiamo più infrastrutture in grado di reggere il traffico portuale», dice Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, l' associazione degli agenti marittimi italiani.

«Se apriamo i moli ai mezzi pesanti anche di notte - aggiunge Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto, la realtà che rappresenta gli spedizionieri genovesi potremo smaltire il traffico pesante nelle ore meno critiche evitando anche la paralisi della viabilità cittadina durante il giorno. Si potrebbe proseguire - anche pensare di arrestare i Tir in aree di sosta appena fuori Liguria per poi farli arrivare in città pochi alla volta». «Dobbiamo trovare soluzioni per tamponare questa emergenza- dice il presidente dell' Authority, Paolo Emilio Signorini - e poi accelerare con il completamento delle infrastrutture». «Siamo pronti a tenere aperti il terminal anche di notte ma serve ben altro limitare i danni», dice Ignazio Messina, ad del gruppo Messina che gestisce uno dei terminal portuali nell' area di Sampierdarena. «Ci sono strade che in città- aggiunge potrebbero essere destinate esclusivamente al traffico pesante come la cosiddetta "Strada del Papa" interna allo stabilimento Ilva». «Su ponte Morandi

## -segue

---

passano centinaia di Tir al giorno, si dovrà trovare al più presto una soluzione», aggiunge il terminalista Aldo Spinelli. Per Augusto Cosulich, agente marittimo e rappresentante in Italia dei più grandi gruppi cinesi clienti del porto, è necessario «che la società concessionaria paghi per questa tragedia. Come operatore -aggiunge- proporrò inoltre un class action contro Autostrade perché qualcuno dovrà ripagare tutto il mondo portuale per i danni economici che questo crollo causerà a migliaia di aziende. «Per i camionisti -spiega Maurizio Longo, presidente dell' associazione Trasportounito -la situazione rischia di diventare drammatica. Servono interventi immediati».

*Matteo Dell' Antico*

intervista Emilio Signorini (Autorità portuale)

## Uniti per superare l' emergenza

Questo crollo del viadotto Morandi conduce porto e città a «uno stato di emergenza totale», che può essere superato anche «con l' aiuto di Confindustria, delle associazioni di categoria degli autotrasportatori e delle imprese» nonché ovviamente delle istituzioni, a partire dal Governo (il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ieri è arrivato a Genova). Paolo Emilio Signorini, presidente dell' autorità di sistema portuale di Genova e Savona, chiama a raccolta tutte le forze della società civile per invitarle a trovare soluzioni per il dramma che ha colpito la città. E dopo una riunione, ieri, col premier, oggi incontrerà tutta la comunità portuale, per fare il punto sul futuro.

Signorini, peraltro, vede all' orizzonte possibili soluzioni per superare i disagi logistici che il crollo del Morandi provocherà al porto e alle imprese genovese.

«Si è creato un problema enorme - afferma - tuttavia idealmente il porto di Genova è servito, nei suoi due bacini principali, che sono Voltri e Sampierdarena, da due autostrade diverse: la A26 e la A7. Questo è un punto parzialmente positivo, nel senso che se ci fosse una sola autostrada saremmo finiti. I due bacini hanno quindi una certa autonomia».

Rispetto a questa situazione, Signorini individua «due variabili». La prima «è che esiste una interdipendenza tra i terminal, quindi noi dobbiamo capire con precisione, e lo faremo nelle prossime ore, l' entità del flusso intraterminal tra i due bacini, che è comunque significativo e che ovviamente usava il ponte Morandi».

La seconda variabile, «più delicata secondo me dal punto di vista tecnico, è che, fino a oggi, c' era un flusso di veicoli leggeri che utilizzava le due autostrade e il ponte. Bisogna capire cosa succederà ora che questo flusso cambierà. Chi prima usava il Morandi per venire a Genova o per andare a Ponente, oggi non può più farlo. Penso a pendolari, turisti, crocieristi, utilizzatori di traghetti e lavoratori. Verosimilmente ci sarà una ricomposizione del traffico sulle due arterie A7 e A26. Quello che voglio dire è che, se dovessimo avere un aumento di veicoli leggeri su una delle due arterie, un traffico merci che resta costante o che addirittura è in aumento potrà andare in sofferenza».

Signorini prospetta due soluzioni per far fronte al «problema enorme», causato dal crollo.

«Genova - dice - dovrebbe entrare in uno stato di deroga, modello Protezione civile, per completare le opere stradali. Penso a Lungomare Canepa (viabilità ancora non completata che costeggia il porto di Sampierdarena, ndr): bisogna fare di quell' arteria a mare un' effettiva alternativa, di pronto soccorso,

## -segue

---

alla viabilità scomparsa con la tragedia del Morandi. La strada dovrebbe essere tutta a quattro corsie, dal bacino di Sampierdarena a Sestri Ponente, altrimenti tutto cade».

Poi, aggiunge, «occorre una misura organizzativo-logistica che potremmo adottare veramente in breve periodo. Genova deve iniziare a lavorare le merci di notte. Si tratta di una misura straordinaria: le merci devono arrivare e andare via il più possibile di notte e la mattina presto, perché di giorno la città sarà già resa caotica dal traffico dei veicoli leggeri. È facile dirlo e difficile farlo ma credo che non sia impossibile. Con il supporto di Confindustria, delle associazioni di categoria degli autotrasportatori e delle imprese è ipotizzabile. Altrimenti qui fra due giorni salta tutto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*R.d.F*

Federlogistica

## Luigi Merlo: «Ora i costi ricadranno su tutta Italia»

Costo-Paese. Luigi Merlo, neopresidente di Federlogistica-Contrasporto, dice che il crollo del Ponte Morandi non ha solo paralizzato Genova. Rischia anche di avere effetti sistemici sulla logistica italiana. Merlo è stato per anni numero uno dell' **autorità portuale** di Genova e consulente della Msc di Gianluigi Aponte.

«Cresceranno i costi di carburante e di personale, le spese di pedaggio autostradale, perché nelle ore di punta avremo centinaia di camion incolonnati - spiega Merlo -. Rischiamo così di far precipitare la competitività del **porto** storico di Sampierdarena e del primo terminal container d' Italia, quello gestito da Psa a Voltri».

Notevoli anche le ricadute sul vicino **porto** di Savona.

«Sul Morandi ogni giorno passavamo tremila Tir, ora costretti ad attraversare la città complicando la viabilità urbana - dice -.

Un test di ciò che potrebbe succedere si verificò dieci anni fa quando un incidente sul Monte Bianco dirottò il traffico merci dalla Francia sulla Genova-Ventimiglia.

Ricordiamo gli ingorghi pazzeschi». Perciò Genova cerca vie alternative, perché il sistema **portuale** eroga un gettito di sei miliardi di euro all' anno tra Iva e accise e dà lavoro a decine

di migliaia di persone. «Stimiamo una perdita di container del 10%. Vuol dire 500 milioni di euro in meno per il fisco e il rischio concreto che le rotte internazionali privilegino Rotterdam e Amburgo». Ecco perché l' ipotesi è di avere accesso all' area dell' Iva per dirottare parte del traffico.

*FABIO SAVELLI*

## Evitare la fuga dei container dal porto Genova, il piano per movimentare i Tir

*La nuova viabilità. Sono 1.500 i camion che ogni giorno usavano il ponte Morandi per spostarsi da Voltri a Sampierdarena Il percorso alternativo parte dal casello Aeroporto per poi utilizzare le strade interne dello stabilimento Ilva di Cornigliano*

genova Un percorso alternativo per i mezzi pesanti che, partendo dal casello di Genova Aeroporto, si innesti sulla viabilità interna dello stabilimento Ilva di Cornigliano e prosegua sul terreno demaniale del porto, costeggiando, di fatto, le attuali strade di scorrimento veloce di Sampierdarena, dove viaggia il traffico ordinario, cioè Lungomare Canepa e via Guido Rossa (che corrono parallele al ponte Morandi, ma in città). È questa la soluzione prospettata per superare l'impasse logistica che si profila dopo il drammatico crollo del viadotto sulla A10. Un'ipotesi di cui si è parlato nel corso di una riunione tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, e il cluster portuale genovese e, successivamente, nell'incontro in prefettura tra le istituzioni liguri e il Governo, alla presenza, tra gli altri, del premier Giuseppe Conte.

«Il meeting con gli operatori del porto - spiega Signorini - è stato molto utile perché abbiamo cercato di capire chi utilizzava ponte Morandi. Fondamentalmente sono due tipologie di flussi di traffico. Una era di puro attraversamento, cioè merci che arrivavano dalla Francia e dalla Spagna e andavano in Toscana, Centro e Sud Italia. Un'altra componente di traffico era quella infra-terminal, cioè tra i due bacini portuali di Voltri e Sampierdarena. Si tratta di camion che scaricano a Voltri e caricano a Sampierdarena, oppure che raccolgono container, anche vuoti, che sono in deposito a Cornigliano, a Campi, a Bolzaneto o in aeroporto e che sono destinati a Sampierdarena, per poi essere trasportati via in altro modo».

Rispetto ai circa 8mila movimenti di camion al giorno sul porto di Genova, in e out tra i due bacini, prosegue Signorini, «stimiamo che il traffico che utilizzava, per motivi commerciali, il Morandi si aggiri sui 1.500 camion al giorno. Per non causare danni economici al porto, si tratta di non perdere questo flusso».

Fermo restando che grossa parte del traffico portuale arriva a Voltri e se ne va per la A26, o arriva a Sampierdarena ed esce sulla A7, con incrocio a Novi Ligure. Quel traffico lì, non sarà molto condizionato dal crollo del Morandi».

ECONOMIA MOLTE SCELTE SPETTERANNO AGLI ARMATORI

## Il traffico merci è a rischio «Il sistema nazionale dei porti verrà messo a dura prova»

«È ANCORA troppo presto per una strategia comune che fronteggi la tragedia di Genova sul piano logistico e portuale. Ma è indubbio che sarà messo alla prova l'intero sistema nazionale dei porti, per evitare che le merci destinate alle banchine genovesi finiscano nei porti spagnoli o francesi». È quanto ci ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale di sistema del Tirreno settentrionale, ingegner Stefano Corsini, raggiunto per telefono a Roma. «Oggi siamo sconvolti dalla perdita di vite umane e dall'immane ricaduta del crollo su centinaia di genovesi sfrattati dalle case a rischio. Ma in chiave nazionale, andrà affrontato al più presto possibile anche il tema della logistica.

Considerando che Genova soffre già da tempo di gravi carenze di collegamento al porto per i ritardi della 'gronda' e l'eterno tira-e-molla sul terzo valico».

DIFFICILE capire quali soluzioni saranno possibili a breve per non rischiare la perdita di traffici passeggeri e merci a favore dei porti francesi e spagnoli, specie dal Piemonte e dall'ovest della Lombardia. Molte delle scelte op-

di tutto agli armatori, che dovranno fronteggiare in queste ore il contro-esodo da Sardegna e Corsica, tradizionalmente indirizzato anche sulle banchine genovesi. Sul tema è intervenuto anche il presidente nazionale di **Confetra**, il livornese Nereo Marcucci. Dopo aver espresso il cordoglio proprio e dell'associazione per le vittime e «la più calorosa vicinanza» alle altre vittime della tragedia Marcucci ha dichiarato: «Al dolore associamo la nostra piena disponibilità a collaborare, come già sta avvenendo localmente, anche su scala nazionale in una apposita unità di crisi che siamo certi il governo vorrà promuovere per affrontare le incalcolabili conseguenze trasportistiche, economiche e logistiche, che questa sciagura comporterà anche nei prossimi mesi».

«IL PORTO di Genova isolato - ha detto ancora il presidente di **Confetra** - significa mettere in ginocchio la manifattura del nord-ovest. E ancora di più si rendono urgenti interventi, dalla Gronda al Terzo valico, indispensabili per mettere il sistema produttivo nazionale in sicurezza». Anche Marcucci si è associato alla comune richiesta perché la giustizia faccia il suo corso il più rapidamente possibile «per individuare eventuali responsabilità».

A.F.

PALAZZO ROSCIANO

## Autorità portuale ecco il concorso per sei assunzioni

Sono tutti contratti di lavoro a tempo pieno e indeterminato  
Il bando scade il 14 settembre: i profili professionali ricercati

LIVORNO

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ricerca attraverso un bando di selezione pubblica sei figure professionali da inserire nel proprio organico con contratto di lavoro dipendente a tempo pieno e indeterminato.

È la conferma alle anticipazioni ripartate dal Tirreno esattamente un mese fa sull'ampliamento della pianta organica: è proprio dalla necessità di adeguare la struttura dell'ente - che deve far fronte a sfide impegnative come quella della Darsena Europa - che è sembrato essersi richiamata l'Authority nella relazione del segretario generale Massimo Provinciali per motivare una scelta così forte: basti pensare che negli



Port Authority il presidente Corsini e il segretario Provinciali

uffici di Livorno e di Piombino dell'Authority lavorano già 132 addetti, dunque l'assunzione di 48 persone rappresenta una espansione pari al 36,3% degli organici attuali. Attualmente Palazzo Rosciano è alla ricerca di tre esperti con specifiche competenze nel campo dei lavori pubblici o della concessione dei lavori pubblici; e tre profili che abbiano acquisito l'esperienza necessaria nel campo della sicurezza in ambito portuale (due a Livorno e uno a Piombino). Questi a grande linea i profili ricercati. La domanda dovrà pervenire esclusivamente entro e non oltre il termine perentorio delle ore 13 del giorno 14 settembre 2018. La versione integrale del bando di selezione pubblica è scaricabile al seguente link: <http://pubblicazioni.portaltirreno.it/portaltotirreno/trasparenza/pagina.php?id=28>

Questo bando per sei assunzioni è solo l'inizio del più rilevante ampliamento degli organici in una pubblica amministrazione dei nostri territori nel corso degli ultimi vent'anni, eccezione fatta per i profascuola: l'Authority di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha infatti in programma di effettuare complessivamente 48 assunzioni. Intanto si comincia con queste sei assunzioni: attenzione perché il bando di selezione pubblica scade tra poco più di un mese.

## TUTTO LIVORNO

# Sei assunzioni all'Authority Ecco chi si può candidare

*Contratti a tempo indeterminato. Tutti i requisiti*

UN CONTRATTO di lavoro dipendente. A tempo pieno e indeterminato. **L'Authority Portuale** del Mar Tirreno settentrionale ricerca infatti attraverso un bando di selezione pubblica sei figure professionali da inserire nel proprio organico. Tre esperti con specifiche competenze nel campo dei lavori pubblici o della concessione dei lavori pubblici. E tre profili che abbiano acquisito l'esperienza necessaria nel campo della sicurezza in ambito portuale (due a Livorno, uno a Piombino). La domanda dovrà essere presentata esclusivamente entro e non oltre il termine perentorio delle 13 del giorno 14 settembre 2018. Le fasi selettive avverranno con queste modalità. Prima ci sarà una fase di valutazione dei curricula e dei titoli svolta dalla commissione esaminatrice nominata dall'Aut-



Authority Portuale di Sistema. I primi 20 candidati in graduatoria dopo la predetta valutazione saranno ammessi allo svolgimento della prova orale. La votazione complessiva sarà determinata sommando il voto conseguito nella valutazione dei curricula e dei titoli al voto riportato nella prova orale. Questi i profili ricercati. Per quan-

### LE DOMANDE ENTRO SETTEMBRE

L'AUTORITÀ PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE HA PUBBLICATO UN BANDO CON SCADENZA 13 SETTEMBRE DOVE SI CERCANO SEI PROFILI: POSTI DI LAVORO A LIVORNO E PIOMBINO

to riguarda il servizio di infrastrutture portuali il titolo di studio obbligatorio è la laurea magistrale in ingegneria civile con votazione minima 105/110.

**PER IL SERVIZIO** manutenzione, sede di Livorno, occorre la laurea magistrale in ingegneria civile con votazione 100/110. Per il servizio sicurezza, sede Livorno, occorre una laurea magistrale in ingegneria meccanica o chimica con votazione minima 105/110, mentre per il servizio sicurezza al presidio di Piombino occorre una laurea in tecniche della prevenzione nell'ambiente e nei luoghi di lavoro. Per il servizio sicurezza portuale a Piombino invece è necessario almeno un diploma tecnico di scuola media superiore con votazione non inferiore a 90/100.

**LA SFIDA DEL PORTO** GIANNI BONADIO

## Piattaforma Europa «Nodo della logistica per l'intera Toscana»

di ANTONIO FULVI

**L'INGEGNER** Gianni Bonadio, già membro del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, già dirigente di Toscana Logistica e oggi membro del consiglio di amministrazione della Toscana Aeroporti, interviene sul tema della piattaforma Europa, anche con alcune considerazioni relative alle critiche degli 'Amici di Pisa'.

**Ingegnere Bonadio sembra che a Pisa qualcuno consideri la piattaforma Europa solo un brutto ingrandimento del porto di Livorno...**

«È una visione molto, troppo ristretta, perché il progetto, sostenuto fortemente anche dalla Regione, è il fulcro di un sistema unitario».

**In sostanza, siamo a un progetto di sistema di valenza almeno regionale.**

«Direi di più: gli interventi in corso e programmati vanno considerati in senso proprio come 'opere d'interesse unitario regionale', in quanto funzionali al posizionamento strategico della Regione. In questa prospettiva Pisa e l'area pisana sono a loro volta il centro che ga-



**Gli interventi in corso e programmati vanno considerati in senso proprio come 'opere d'interesse unitario regionale'**

rantisce la connettività (di merci, persone e dati) tra il nodo logistico complesso dell'Alto Tirreno e l'area metropolitana della Toscana Centrale. L'area pisana è il naturale punto di convergenza dei flussi di persone e merci generati dal nodo logistico complesso, in direzione dei corridoi trans-europei (nord-sud ed est-ovest). Si pensi al po-

tenziamento dei collegamenti ferroviari (merci e passeggeri) Collesalveti-Pisa e sull'asse Pisa-Firenze già allo studio di fattibilità da parte di R.F.I.. Questi sono interventi ferroviari di "piccola scala" e sono in grado di ottimizzare le funzioni portuali e industriali di Livorno e di Piombino, di potenziare le funzioni logistiche intermodali dell'Interporto Vespucci, rendendolo di fatto un retroporto, di innalzare i livelli di sicurezza



**La piattaforma Europa non è un brutto ingrandimento del porto di Livorno, è un progetto di grande valore sostenuto dalla Regione**

del nodo ferroviario urbano di Pisa che registra una forte commistione merci-passeggeri. Un tale approccio "unitario" consente di passare dalla previsione di funzioni portuali a livello di singolo nodo (Livorno, Piombino) alla programmazione di funzioni logistiche a livello di nodo complesso. Questo è il caso, ad esempio, della Darsena Pisana che ha una funzione portuale su via d'acqua (collegata al Porto di Livorno dal Canale dei Navicelli ed all'Arno dall'incile), con funzioni logistiche, industriali e distributive legate a settori ad alto potenziale di crescita quali il GNL, la nautica e l'e-commerce, con "City Logistic" per un'area di oltre 200 mila abitanti».

**Un sistema sul quale si sta lavorando molto...**

«Per non parlare anche dell'aeroporto Galilei la cui funzione assume rilevante importanza all'interno del nodo logistico. Bisogna in sostanza considerare la piattaforma Europa non come elemento singolo ma come nodo del sistema logistico regionale e nazionale di cui diventerà elemento sostanziale».

# Strade migliori, turni e navette Porto: ecco la ricetta anticodice

*Tavolo tecnico con Regione e sindaci elbani per risolvere i problemi*

**SONO DUE** le linee d'azione per ridurre i problemi al porto di Piombino delle lunghe code all'imbarco e allo sbarco dei turisti per le isole. Piombino è il terzo scalo nazionale per numero di passeggeri, circa 3 milioni e mezzo di persone concentrate in buona parte nella stagione estiva. Da qui la necessità di rivedere l'organizzazione delle vie d'accesso al porto. Da una parte si agirà sul miglioramento delle infrastrutture viarie, dall'altra sull'elaborazione di servizi con navette e con l'incentivazione di viaggi durante la settimana riducendo i picchi del sabato e della domenica. Di tutto questo si è parlato in un incontro nella sede dell'Autorità Portuale, promosso dal consigliere regionale Gianni Anselmi. All'incontro l'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Vincenzo Ceccarelli, il

segretario dell'Autorità di Sistema Massimo Provinciali accompagnato dalle strutture tecniche, la comandante del porto Rossella Loprieno, il vicesindaco di Piombino Stefano Ferrini, con l'assessore Claudio Capuano, il sindaco di Campiglia Rossana Soffritti, il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari con l'assessore Angelo Del Mastro, il sindaco di Capoliveri Ruggero Barbetti, il sindaco di Marciana Anna Bulgaresi, l'assessore del Comune di Campo nell'Elba Gianluigi Palombi.

«L'INCONTRO - commenta Anselmi - si è svolto in un clima franco e costruttivo, facendo emergere la comune volontà di affrontare congiuntamente un tema che del resto accomuna le terre di qua e di là dal mare: la prestazionalità delle infrastrutture, l'efficienza dei servizi, la qualità

della vita dei cittadini residenti, l'efficacia dei sistemi logistici, l'impatto dei consistenti e discontinui flussi di traffico sull'organizzazione e i bilanci delle pubbliche amministrazioni, le ricadute del combinarsi di questi aspetti sulla percezione dell'esperienza turistica nel territorio insulare». L'assessore Stefano Ferrini del Comune di Piombino ha lanciato una proposta: «Abbiamo costi da sostenere e non abbiamo ritorni diretti sulla città. Allora, perché non vietare di entrare in porto a coloro che hanno già il biglietto se non entro un'ora prima dell'imbarco e mettere a disposizione un bus navetta per il centro per chi arriva in netto anticipo? Naturalmente occorre coinvolgere le compagnie di navigazione, l'Autorità portuale e gli stessi Comuni dell'Elba. Ci sarà un tavolo per discuterne tutti insieme e trovare soluzioni concrete».

## Ferrovie: Avezzano hub strategico per la rotta da Barcellona alla Croazia

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato di *Giovanni Ceglie* segretario PD e *Aurelio Cambise* (PD).

\*La trasversalità Barcellona - Civitavecchia - Pescara - Ortona - Piave (Croazia): Avezzano hub ferroviario strategico.

La rete nave-ferrovie che, partendo dal porto catalano di Barcellona, arriva al porto di Piave (Croazia) passando per Civitavecchia, Pescara ed Ortona, ricollegandosi al ramo C del Corridoio 5 che da Piave arriva a Budapest prevede Avezzano un hub ferroviario strategico.

Tra Spagna, Francia, Italia e i Paesi Balcanici e dell'Est Europa c'è un interscambio commerciale (come media annua) superiore a 800 milioni di tonnellate di merce per un valore di oltre 120 miliardi di euro. Il transito avviene principalmente su gomma, con grave nocimento per le emissioni di CO2 ed il riscaldamento globale.

## -segue

---

Il nostro suggerimento, come PD, è il potenziamento di un Corridoio intermodale trasversale che potrebbe assumere una funzione commerciale importante per la relazione tra i porti del Mediterraneo centrale (Valencia, Barcellona, Marsiglia), del Lazio, dell'Abruzzo e dei Balcani (Slovenia, Croazia, Serbia, Bosnia E. Montenegro, Albania, Grecia) fino ai Paesi dell'est (Romania, Bulgaria, Ucraina), su cui sviluppare il trasporto combinato marittimo-terrestre mediante navi Ro-Ro (navi traghetti).

Su questo asse si prospetta lo sviluppo di nuovi itinerari, che costituiscono un'offerta ottimale rispetto a quella tradizionale di lunga percorrenza su strada.



Il riconoscimento di un corridoio trasversale come diramazione del Corridoio 5 "Mediterraneo" completa la rete di trasporto trans-europea (TEN-T Trans-European Network -Transport); rafforza, estende e avvalorata la sua capacità logistica sul Mediterraneo; favorisce la politica di coesione verso i paesi dell'area Balcanica e dell'Est Europa. La diramazione permetterebbe il superamento degli ingorghi e sovraffollamenti (colli di bottiglia) di alcuni tratti del Corridoio 5 dovuti ai pesanti costi sociali e ambientali dovuti al massiccio trasporto merci su gomma.

Per la sua collocazione geografica, sia rispetto all'attraversamento Adriatico, sia per la sua centralità in Adriatico, il porto di Ortona grazie ad agevolare i collegamenti con tutti i porti dell'altra sponda (Patras e Igoumenitsa (porto dal quale parte l'Autostrada collegamento con Salonicco e Istanbul)).

## -segue

Il Corridoio, tra i porti di Civitavecchia o Ortona, incrocia l'area metropolitana di Roma (secondo mercato nazionale), tre Aeroporti (Pescara, Ciampino e Fiumicino), tre Interporti (Orte, Avezzano e Manoppello), il Parco logistico di Roma Nord e il Centro Amazon di Fiano Romano. Il Corridoio si avvale di una linea Autostradale e di una linea Ferroviaria che collega Civitavecchia a Ortona passando per Avezzano. Se si vuole potenziare la ferrovia Roma - Pescara, occorre inserire la tratta in questa prospettiva, che, in molti tratti, potrebbe fruire del doppio binario.

Tapis roulant Diadora Trim 4.2 rigenerato

379 € 820-€

Ann. DiadoraFitness.it

Ulteriori info.

Le opere già esistenti vanno potenziate, mal trascurate. Senza il necessario dragaggio del porto di Ortona, ogni possibilità di natura turistico-economica sfuma, lasciando ad altri porti buone occasioni di sviluppo. La trasversalità ed il dragaggio del porto di Ortona sono progetti di largo respiro finalizzati allo sviluppo economico ed occupazionale di tutto il Paese.

Solo realizzando i progetti in questione, Ortona e la Marsica si collocherebbero al centro di un movimento economico o culturale tra la penisola Iberica e i Balcani.

Il Governo dovrebbe pensarci, mettendo da parte il disinteresse o l'inerzia, prima che il nostro territorio venga del tutto isolato dalla costa e dal resto del mondo, più di quanto non lo sia ora".

PER UN PROGETTO DI STATO SULLA ROTTA "DA XI'AN A ROMA"

## Delegazione della Tv cinese ospite del porto di Civitavecchia

Si vuol ricostruire l'antica Via della Seta che coinvolgeva anche l'impero romano



Nella foto: Visita delegazione TV di stato cinese.

CIVITAVECCHIA - Nel porto storico di Civitavecchia, sotto il coordinamento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale Francesco Maria di Majo, l'AdSP ha accolto una delegazione cinese, in Italia per seguire un progetto della Tv di Stato Cinese CCTV, "Da Xi'an a Roma" che ha ricevuto il supporto della Fondazione Italia Cina.

Il progetto, scritto e diretto dai registi Paolo Carriuo e Zhao Weidong, e voluto direttamente da Cctv, prevede un ciclo di 100 puntate dedicate a Roma e alla Via della Seta incentrate sul grande patrimonio archeologico e culturale e mette in risalto i rapporti tra l'Impero Romano e la Cina di Qin Shihuang, quando Xian e Roma erano i centri

dell'universo conosciuto. La puntata registrata ha evidenziato come Civitavecchia fosse parte integrante della Via della Seta e come punti ad esserlo ancora oggi. La Cina, quindi, guarda all'Italia e a Roma come partner privilegiato, anche in considerazione del crescente flusso turistico da Oriente verso Occidente.

Le puntate italiane saranno girate prevalentemente a Roma e in alcune aree riferite all'Impero Romano, quali ad esempio Civitavecchia e Pompei, mentre un'altra parte delle riprese verrà realizzata a Xian.

Tanti i temi trattati: dalla vita sociale, politica ed economica dell'Impero Romano, alla storia della Roma moderna, alla contemporaneità; Roma e Xian, città gemelle, capitali di un grande

impero, etc. Per quanto riguarda Civitavecchia, l'interesse è ricaduto sull'importanza dello scalo all'interno dell'antica Via della Seta, sul commercio internazionale e sul comparto crocieristico.

Davanti alla cornice del Forte Michelangelo, il Comandante della Direzione Marittima del Lazio, Vincenzo Leone, ha illustrato brevemente l'evoluzione del porto di Civitavecchia dalle origini fino all'attuale primato europeo nel settore delle crociere. Successivamente, la delegazione, accompagnata dal dirigente dell'AdSP, Malcolm Morini, si è spostata al terminal RCT dove è stata accolta dal general manager, John Portelli ed ha concluso il giro su una motonave messa a disposizione dal presidente degli ormeggiatori, Giorgio Pilara, dalla quale hanno potuto ammirare le bellezze storico-artistiche del porto storico a partire dal Molo del Tazzareto, che ha suscitato un forte interesse.

La visita di ieri rappresenta un ulteriore importante passo di questa AdSP verso la valorizzazione, anche in chiave internazionale, dei beni storico-artistici dei porti del network laziale con risvolti anche di carattere economico-commerciale. La visita si è infatti conclusa con la previsione di un incontro nel prossimo mese di settembre al fine di pianificare future azioni con l'obiettivo di sviluppare i rapporti commerciali.

Le 100 puntate del programma verranno mandate in onda da CCTV-4 (canale internazionale della tv di stato cinese in onda in tutto il globo e che in Italia si riceve sul canale 580 di Sky) a partire dalla primavera del 2019 e per l'intero anno.

# Cronache di Salerno

---

IL CASO / Dalla lista delle gare controllate dall' Anac emergono scenari inquietanti

## Manutenzione al porto di Salerno Gli appalti sospetti

*Oltre 50 milioni di euro per il consolidamento del Molo Trapezio*

Dopo l' approfondimento sui rilievi che l' Autorità nazionale Anticorruzione ha mosso nei confronti della gestione di **Andrea Annunziata** dell' Autorità Portuale di Salerno ecco spuntare l' elenco degli appalti so hanno indagato gli uomini di Raffaele Cantone.

Un' inchiesta che, però, si è apertamente di varie violazioni al Codice degli Appalti e di artifici per parcellizzare i lavori o assegnare le gare senza evidenza pubblica ma con procedure di urgenza.

Nell' elenco dell' Anticorruzione i due appalti di maggiore valore riguardano lavori di consolidamento alle banchine di levante e ponente del Molo Trapezio e alla testata del Molo Mafredi. Ad agosto del 2010, a seguito di procedura ristretta, dirà poi l' Anac che nella maggior parte dei casi le aziende invi servizi di progettazione esecutiva e i lavori di consolidamento e messa in sicurezza della banchina di ponente e della testata del Molo Trapezio. L' importo dell' opera è pari a 33.806.281 euro e anche stavolta, tra i vincitori della gara, figurano la Rcm Costruzioni (in partnership con il Consorzio Stabile Grandi Lavori). La società dell' Agro è presente in maniera costante, questa è la tesi di chi invia l' esposto anonimo all' Anac e velatamente anche dell' Anticorruzione che però poi smorza i toni parlando di una discreta rotazione dei destinatari degli appalti, e infatti nel 2012 (qui facciamo un salto indietro) ottiene un' altra commessa. Valore: 12.751.433 euro. Oggetto: progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di prolungamento del Molo Mafredi e consolidamento del ciglio banchina della testata del Molo 3 Gennaio. Sfugge alla Rcm, ma solo per finire alla società amica Icad Costruzioni Generali (un gruppo napoletano che fa capo alla famiglia Del Giudice), l'appalto da 6.137.346 euro per la realizzazione di un accosto per le navi ro-ro al Molo di Sottoflutto del porto commerciale di Salerno. Per dire dei rapporti tra Icad e Rcm basti pensare che alcuni dirigenti, come la direttrice di cantiere del gruppo sarnese, Annarita Lione, provengono proprio dall'azienda napoletana. Ma sono dettagli. Nell'elenco delle gare sospette su cui aveva messo gli occhi l'Anac figurano anche gli incarichi di progettazione, in questo caso tutti assegnati con affidamento diretto e per importi di poco inferiori alla soglia di 40mila euro prevista come limite massimo per evitare di fare una gara pubblica. E qui entra in gioco la Sispi del potente ingegnere napoletano Marco Di Stefano, un professionista con agganci in Regione e al

## -segue

---

ministero, ex assessore provinciale a Napoli e titolare di diversi incarichi di provenienza pubblica che, sarà un caso per carità, rientrano sempre nel settore di competenza della società privata di cui è titolare. E' sempre la Sispi, nel 2011 e nel 2012 a essere incaricata di progettare e coordinare i lavori di messa in sicurezza delle banchine del porto commerciale. Lavori di somma urgenza - dirà poi **Annunziata** all'Anac - per i quali era necessario provvedere nel più breve tempo possibile. Per quale motivo Di Stefano fosse compatibile con tali esigenze è un mistero.

*GIUSEPPE SILVESTRE*

priolo

## Zes, vertice tra Gianni e Annunziata

Priolo. Il presidente della Port Authority Augusta-Catania **Andrea Annunziata** ha fatto visita al sindaco Pippo Gianni. In occasione dell' incontro il sindaco Gianni gli ha consegnato la delibera di giunta avente oggetto "Misure straordinarie per lo sviluppo del territorio locale. Richieste di istituzione di una Zona economica speciale. I requisiti, per l' istituzione di una Zes, il territorio di Priolo li ha tutti. Infatti, il suo territorio ricade all' interno delle aree disciplinate dal Piano regolatore del consorzio Asi, destinato, di massima all' insediamento della grande industria. Inoltre, il territorio è stato dichiarato "Area ad elevato rischio di crisi ambientale" e si trova, in parte, all' interno dell' area portuale di Augusta, gestita dalla competente **Autorità Portuale** locale. Con la delibera, quindi, «si dà mandato al sindaco di intraprendere ogni azione utile e necessaria nei confronti degli altri Comuni aderenti all' iniziativa». Inoltre la richiesta di istituzione della Zes, oltre al presidente della Regione siciliana, è stata inviata, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al ministro per il Mezzogiorno, al ministro dello Sviluppo Economico, al ministro delle Infrastrutture, al ministro del Lavoro e delle Politiche sociali, al ministro dell' Ambiente. L' istituzione della Zes porta a diverse agevolazioni come l' accesso ad un credito d' imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni (normalmente si tratta di 15 milioni per le grandi aziende), il dimezzamento dei tempi per autorizzazioni (come l' apertura di stabilimenti nuovi) e riduzione degli oneri amministrativi e istruttori.

Paolo Mangiafico.

*PAOLO MANGIAFICO*

PER I PORTI DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE

## Parte il processo strategico del piano regolatore di sistema

**Il Politecnico di Bari opererà al fianco dell'Ente portuale nello studio della formazione del nuovo gateway - Un documento composto dai piani regolatori dei singoli scali**

BARI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha avviato il processo di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, il documento integrato e strategico di sviluppo, nel medio-lungo periodo, dei cinque scali del sistema quali gateway di distretti logistici complessi che comprendono i retroporti, gli inland terminal di riferimento e le relative reti di trasporto.

In attuazione delle innovazioni introdotte dalla Legge di Riforma

dei Porti, il Piano si comporrà di due livelli: un documento di pianificazione strategica di sistema, che definirà gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione, e un documento composto dai Piani Regolatori Portuali dei singoli scali, che avrà contenuti esclusivamente programmatici.

L'elaborazione del documento di pianificazione strategica di sistema sarà effettuata dal neo costituito Ufficio di Piano, composto da professionalità interne all'Ente

portuale che si occuperanno della stesura dei quadri conoscitivi, e da figure designate dal Politecnico di Bari che effettueranno valutazioni di fattibilità tecnico economica delle scelte pianificatorie sottese alla strategia di piano.

La proficua collaborazione scientifica tra l'AdSP MAM e il Politecnico di Bari è stata suggellata da un accordo attuativo approvato di recente dal presidente Ugo Patroni Griffi e rientrante nell'ambito dell'accordo quadro stipulato

(segue in ultima pagina)

### Parte il processo strategico

nell'ottobre dello scorso anno.

"Tra i principali obiettivi del do-

cumento - commenta il presidente Patroni Griffi - c'è l'individuazione e la perimetrazione delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali. La pianificazione dello sviluppo di un porto non può prescindere da una strutturata integrazione e interconnessione

con il tessuto urbanistico locale - conclude il presidente. Solo così riusciremo a coniugare i diversi interessi ad esso sottesi, primo fra tutti quello della sostenibilità ambientale e della tutela delle acque costiere."

L'Ufficio di Piano sarà coordinato dal direttore del Dipartimento tecnico Francesco Di Leverano, responsabile scientifico sarà il professor Leonardo Damiani, designato dal Consiglio del Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica del Politecnico

Gioia Tauro, intervento di Unindustria Calabria e Confindustria Reggio

## Autorità portuale, accelerare sulla nomina del presidente

*Per Mazzuca e Nucera il gap è ancora ampio e va recuperato in fretta*

Reggio «Gli imprenditori calabresi stanno compiendo un grande sforzo per mantenere il porto di Gioia Tauro al centro dell' agenda del Paese. E lo stanno facendo perché sono consapevoli che questa grande infrastruttura è di vitale importanza per il futuro non solo della nostra regione ma dell' intero Mezzogiorno. Per questo, apprezziamo l' impegno assunto dal ministro Lezzi per accelerare la nomina del presidente dell' **Autorità portuale**, che dia una prospettiva più stabile e duratura a Gioia Tauro, fermo restando il lavoro del commissario Agostinelli». È quanto affermano, in una dichiarazione congiunta, il presidente di Unindustria Calabria, Natale Mazzuca, e quello della Confindustria territoriale di Reggio Calabria, Giuseppe Nucera.

«Oggi non è tempo di divisioni ma di fiducia e concretezza per arrivare a un pieno rilancio del porto- proseguono Mazzuca e Nucera - , che deve passare dall' incremento dei volumi di traffico e, dunque, dall' aumento delle linee di shipping. Auspichiamo - dicono ancora i presidenti di Unindustria Calabria e Confindustria Reggio Calabria - che tra il mondo dell' impresa, le parti sociali e le istituzioni pubbliche si apra una stagione di confronto costruttivo sul futuro di questa infrastruttura, delle imprese che vi operano e dei lavoratori».

Il presidente Mazzuca sostiene inoltre che «quando si lavora con serietà i risultati arrivano. I dati positivi certificati dalle anticipazioni del rapporto Svimez, che segnalano la crescita della Calabria a un tasso più alto delle altre regioni del Mezzogiorno, ne sono una conferma, così come l' utilizzo virtuoso dei fondi strutturali europei confermato dalla stessa rappresentante del governo nazionale nel vertice di ieri con la Regione.

Certo, adesso occorre un deciso e ulteriore cambio di passo - conclude il presidente di Unindustria Calabria - e per questo continueremo a rappresentare uno sprone all' intero mondo politico-istituzionale perché il gap è ancora ampio e va recuperato in fretta. Su Gioia Tauro, in questo senso, si gioca una partita decisiva. È dovere di tutti affrontarla nel migliore dei modi per evitare che l' enorme patrimonio di cui disponiamo vada disperso a beneficio di altri porti, italiani e stranieri».(r.rc)

Intervista al segretario regionale

## Rizzo (Uiltrasporti) «Mct non intende rilanciare il porto di Gioia Tauro»

*Il sindacato non ha firmato l' Accordo di programma «Non è mai stato proposto un piano industriale serio»*

Domenico Latino GIOIA TAURO - Giuseppe Rizzo, segretario regionale della Uiltrasporti: in questi giorni si sta parlando molto della MCT e dei rapporti sindacali con l' azienda, quindi dalla firma dei licenziamenti non è cambiato nulla?

«Ci rattristano molto gli interventi letti in questi giorni contro la MCT, considerando che i soggetti firmatari, quattordici mesi addietro davano piena fiducia e libertà alla stessa condividendo l' esubero e il ricorso all' agenzia per il tanto osannato rilancio dello scalo. Da sottolineare inoltre che la Mct, anche a Roma al tavolo delle trattative, davanti ai rappresentanti ministeriali e sindacali, aveva dimostrato un atteggiamento reticente e oppositivo rispetto al piano industriale che noi ritenevamo necessario per lo sviluppo delle attività del porto».

- Intanto, l' azienda continua a licenziare.

«La legge 223/91, prevede solo in alcuni casi lo scorrimento della graduatoria, ma secondo il mio modestissimo parere la MCT sta continuando a sbagliare: è come il cane che si morde la coda».

**- Per essere chiari, allora il motivo per cui non avete firmato qual è?**

«Non c' è un solo motivo, partiamo dagli esuberi fino ad arrivare alla scelta dei criteri. L' atteggiamento antiproduttivo e irresponsabile della Mct si è rivelato sin da subito e poi ne abbiamo avuto tangibile conferma nel momento in cui al tavolo delle trattative l' azienda non ha mai proposto un piano industriale serio e con idee finalizzate al rilancio del porto. Lo dimostrano, inoltre, le continue mortificazioni subite dai lavoratori e le deludenti prospettive di sviluppo dell' intera infrastruttura. È chiaro: la Mct non ha nessuna intenzione di rilanciare le attività dello scalo gioiese. Pertanto il disimpegno dell' azienda e il calo dei volumi non fanno altro che confermare i dubbi che avevamo espresso anni addietro e che ci hanno portato a non dare il nostro consenso all' accordo».

**- Davanti a questa situazione allarmante cosa ritenete di fare o cosa proporrete?**

## -segue

---

«Vorremmo conoscere anche l'altro azionista (MSC) e porgli qualche domanda. Riteniamo indispensabile un intervento del Governo regionale e sosteniamo la necessità impellente di ritornare al tavolo ministeriale affinché tutti gli attori che hanno sottoscritto l'Accordo di programma quadro tornino a riflettere su ciò che sta accadendo».

**- L' Autorità Portuale secondo lei ha delle responsabilità?**

«Ritengo che, tranne i lavoratori, siamo in modo differente tutti responsabili. In questo momento l'ente è in grosse difficoltà e ciò si evince dalla cattiva gestione e dalle riunioni che non hanno portato alcun beneficio per i lavoratori e le imprese».

**- Avete in programma uno sciopero anche voi? E se sì, quando lo farete?**

«Non offendiamo la sensibilità dei lavoratori programmando uno sciopero nel periodo vietato e a cavallo delle festività per avere la maggiore adesione. Siamo seriamente preoccupati per l'immobilismo e la continua perdita di tempo, che certamente non aiuta Gioia Tauro a guarire da questa necrosi».

Questa mattina la visita al porto di Gioia Tauro, sul tavolo la zes e la fine del commissariamento

## La ricetta per il rilancio: sburocratizzare

Competitività e sburocratizzazione, sono queste le parole d'ordine del ministro Barbara Lezzi per il porto di Gioia Tauro e la sua Zes. Proprio questa mattina l'esponente del governo visiterà l'area: «Voglio rendermi conto di persona della situazione, perché così com'è Gioia Tauro è uno spreco, e invece per noi è una risorsa nazionale che va rilanciata».

Già ieri durante l'incontro con il governatore Mario Oliverio a Catanzaro, il porto e la sua Zes sono stati protagonisti. Il vicepresidente Francesco Russo ha illustrato i primi dati sull'interesse che si sta manifestando in queste ultime settimane sul porto da parte degli investitori.

Russo ha spiegato come si sia già riusciti in una importante opera di semplificazione accentrando in unico ufficio Suap (lo sportello per le attività produttive) le pratiche che prima riguardavano i tre Comuni dell'area, San Ferdinando, Gioia Tauro e Rosarno. «Lavoreremo proprio in questa direzione sulle semplificazioni - ha assicurato Lezzi - perché quelle rappresentano l'aspetto più importante e sono oggetto di un tavolo che vede impegnati diversi ministri di questo governo».

«La sburocratizzazione - ha aggiunto - equivale ad una iniezione di risorse».

Sempre il vicepresidente Russo ha portato all'attenzione del ministro un altro tema per il porto calabrese, quello del commissariamento dell'**autorità portuale**. Oliverio e Russo hanno invitato il ministro a riportare la questione sul tavolo del governo. (ga.ma)

Gioia Tauro, incontro con i sindacati

## Vertenza Coopmar in Prefettura Sospeso il sit-in di protesta

*Mct disponibile a valutare il riaffidamento dei servizi di rizzaggio*

Domenico Latino GIOIA TAURO Si è tenuto ieri in Prefettura un incontro di approfondimento di alcune problematiche insorte tra la Mct, società terminalista del porto di Gioia Tauro, e la Coopmar, società cooperativa di servizi, nell'ambito delle attività di rizzaggio del carico di navi all'interno dell'importante infrastruttura.

Alla riunione, convocata e presieduta dal prefetto Michele di Bari, hanno partecipato il dirigente dell'area amministrativa dell'Autorità portuale, Pasquale Faraone, il responsabile dell'Ufficio finanziario della Mct Antonio Orfanò, il presidente della Coopmar Giovanni Chillemi, nonché i rappresentanti della Filt Cgil Salvatore Larocca e Domenico Laganà.

L'attività di mediazione della Prefettura è valsa - si apprende da una nota - a «restituire serenità a quei lavoratori, che hanno dismesso il sit-in di protesta, attesa la disponibilità della Mct a valutare una ripresa dell'affidamento alla società cooperativa dei servizi di rizzaggio, previa adozione dei necessari adempimenti contabili».

E proprio il prefetto di Bari aveva avanzato una proposta ragionevole, chiedendo ai sindacati di sospendere lo sciopero e al terminalista di congelare il provvedimento in attesa della

prossima riunione in Confindustria di giorno 9 (incontro che probabilmente si sposterà in Autorità portuale a Gioia Tauro) o di ulteriori confronti da fissare per settembre. Non è chiaro se i sindacati abbiano accettato ma, ancor prima di esprimersi è arrivato il secco "no" di Mct. Lo sciopero indetto per i giorni 14, 15 e 16 dunque rimane e se a margine dell'incontro promosso da Confindustria non vi saranno novità, si darà il via alle assemblee con i lavoratori.

Una curiosità: nel corso della riunione di ieri, il direttore generale di Mct, Antonio Testi, avrebbe rimarcato il fatto che ben 25 persone dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale avrebbero rifiutato un'ipotetica chiamata: circostanza smentita dalle organizzazioni sindacali che, da parte loro, hanno spiegato che non una giornata di lavoro è stata proposta e che le ditte esterne stanno assumendo, ma non dal bacino dell'Agenzia. Una circostanza giudicata grave dalla direzione territoriale.

Ieri nuova riunione con Mct nella sede dell' Authority a Gioia Tauro

## Porto, posizioni "inconciliabili"

*Dai sindacati un altro duro affondo nei confronti dell' azienda terminalista*

GIOIA TAURO Mct non arretra di un passo, neanche di fronte alla mediazione del prefetto: per ogni lavoratore reintegrato dal giudice del lavoro, l' azienda farà altrettanti licenziamenti. Il direttore generale Antonio Testi ha ribadito che la legge gli consente di adottare questa procedura ma per i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Sul Porti si tratta di un' ulteriore provocazione, soprattutto alla luce del fatto che il terminalista non è obbligato a seguire questa linea.

All' incontro svoltosi ieri nella sede dell' **Autorità portuale** erano seduti per la Cgil, Salvatore Larocca, Domenico Laganà, Carlo Cedro, Michele La Rosa, Luca Fotia e Francesco Ascone; per la Cisl Giuseppe Larizza, Nino Sigilli, Fabio Bellantone e Demetrio Casciano; per il Sul Vincenzo Malvaso, Ruggero Raso e Antonio Luvarà; l' Authority era rappresentata dalla responsabile dell' Ufficio legale avv. Giovanna Chilà; mentre per la parte datoriale Mct il dg Antonio Testi, il vice direttore generale Alfredo Scalisi e le responsabili delle Risorse umane Angela Malavenda e dell' Ufficio affari legali avv. Giuseppina Bonarrigo.

Lunedì il prefetto di Bari aveva chiesto ai sindacati di sospendere lo sciopero e al terminalista di congelare il provvedimento in attesa della riunione odierna o di ulteriori confronti da fissare per settembre. Ma Mct non ha voluto sentire ragioni. Lo sciopero indetto per i giorni 14, 15 e 16 agosto dunque rimane in piedi. A meno di novità dell' ultima ora.

Ad esporre ieri la posizione unitaria delle organizzazioni sindacali è stato Domenico Laganà della Filt Cgil, il quale ha evidenziato che le OO.SS. «prendono atto della scelta aziendale che preferisce mantenere il numero dei licenziati anziché garantire il numero degli occupati: tale determinazione è una provocazione e una forma di mancanza di rispetto per il lavoro, soprattutto in terra di Calabria». Rileva, altresì, in nome e per conto delle OO.SS.

al tavolo, che «sono intervenuti in quest' ultimo anno numerose dimissioni da parte del personale nei vari reparti e, al netto di eventuali costi per mantenere alto il numero dell' occupazione, eventuali reintegri inciderebbero sul bilancio in modo irrisorio». Laganà ha aggiunto, sempre quale delegato a rappresentare la posizione unitaria dei sindacati, che «nei giorni scorsi, la Mct ha comunicato un nuovo servizio da parte di Maersk che potrebbe incentivare la produzione relativa ai container movimentati; in

## -segue

---

considerazione di questa notizia oltre alla possibilità di una gestione diversa della flessibilità, l'operazione di utilizzare il personale che di volta in volta sarà eventualmente reintegrato da parte del Tribunale di Palmi diventera indispensabile». Di fatto, «ad oggi si notano carenze strutturali per quanto riguarda il personale dedicato alla movimentazione container, già denunciate in più occasioni». Le organizzazioni sindacali rilevano che l'invito del prefetto di Reggio Calabria, «accolto dalle OO.SS. e respinto fermamente da parte della società in sede prefettizia, vede Mcl ripresentarsi ancora oggi arroccata sulle stesse posizioni: tale posizione non giova alle relazioni sindacali/industriali né tantomeno all'ambiente lavorativo dove si registrano forti disagi anche relativi alla serenità che un contesto lavorativo complesso come quello portuale deve avere. Pertanto, in tale condizioni, le OO.SS. non possono che evidenziare l'esito negativo di tale procedura, riservando tutte le conseguenti azioni in merito».(r.rc)

Gioia Tauro, riunione il 10 settembre al ministero delle Infrastrutture

## La vertenza del porto arriva nuovamente sui tavoli romani

*Cgil, Cisl e Sul avevano lanciato un appello a Danilo Toninelli Lunedì al via le assemblee dei lavoratori in vista dello sciopero*

Gioia Tauro Il 10 settembre le organizzazioni sindacali saranno ricevute al ministero delle Infrastrutture, guidato da Danilo Toninelli, per discutere di tutte le criticità del porto di Gioia Tauro. L'ennesima riunione nella quale torneranno i soliti problemi mai risolti ma solo tamponati o addirittura nascosti e per meglio dire camuffati. Ma il governo è cambiato e a ogni cambio dell'esecutivo si cambia rotta. Toninelli dovrebbe essere in Calabria e a Gioia Tauro a settembre ma prima vuole avere un approccio con le organizzazioni sindacali e poi decidere il da farsi. Ma prima di tutto forse si dovrebbe nominare un presidente dell'**Autorità portuale** che è commissariata da anni. Ma oltre a questo andiamo con ordine.

Le organizzazioni sindacali di Cgil, Cisl e Sul hanno chiesto l'intervento del ministero dopo che anche l'ultima riunione alla Port Authority è andata a vuoto. Medcenter Container Terminal, società terminalista dello scalo calabrese, insiste sulle sue posizioni e in mancanza di altri soggetti interlocutori dopo aver proclamato tre giornate di sciopero i sindacati si ritroveranno a Roma.

«A questo tavolo - sostiene il coordinamento Sul che sta portando avanti un percorso di protesta con cgil e Cisl - si dovrà parlare del nostro futuro, non possiamo guardare al passato. Metteremo l'azienda e il cliente davanti alle proprie responsabilità. Le interlocuzioni che abbiamo avuto con i Ministri sono stati positivi, adesso si dovrà passare dalle parole ai fatti, noi abbiamo denunciato.

Questa è un'area dalle enormi potenzialità, salvaguardare i posti di lavoro, reintegro dei licenziati... Queste le parole d'ordine ed a cui senza risultati non faremo un passo indietro... Forse per una logica di tessere sindacali era meglio guardare e sperare che le cose andassero male e poi rivendicare, Noi non stiamo e non staremo sul balcone per guardare la morte del porto».

Mct ha fatto sapere sia in Prefettura che nella sede dell'**Autorità portuale** di non volere arretrare di un passo, neanche di fronte alla mediazione del prefetto: per ogni lavoratore reintegrato dal giudice del lavoro, l'azienda farà altrettanti licenziamenti. Il direttore generale Antonio Testi ha ribadito che la legge

# **-segue**

---

gli consente di adottare questa procedura.(a. n.)

Porto di Gioia

## Confermati i tre giorni di sciopero da oggi al 16

**GIOIA TAURO** Le assemblee dei portuali che si sono svolte ieri hanno confermato i tre giorni di sciopero indetto da Cgil, Cisl e SUL al porto di Gioia Tauro da oggi al 16 agosto.

Una protesta che punta a bloccare la decisione di Medcenter Container Terminal di licenziare un portuale dopo essere stata condannata dal giudice del lavoro del Tribunale di Palmi a reintegrare un dipendente licenziato nel luglio dello scorso anno, quando venne applicata una riduzione di personale di 377 unità.

Di questi molti hanno fatto ricorso. In caso di accoglimento, per decisione di Mct, saranno licenziati altri portuali. Una scelta contestata dalle organizzazioni sindacali che chiedono che la società del gruppo Contship Italia faccia marcia indietro evitando una guerra tra portuali dagli esiti incalcolabili.

Lo sciopero verrà attuato nonostante una convocazione al ministero alle Infrastrutture fissata con le parti il prossimo 10 settembre e nonostante i tentativi di mediazione del Prefetto di Reggio Calabria e della Port Authority, che non sono riusciti ad aprire nessuna breccia nella strategia di Mct. (d.l.)

## Il Secolo XIX

---

### Gioia Tauro, tre giorni di sciopero: è guerra tra portuali e terminalista

Simone Gallotti /GENOVA Le banchine di Gioia Tauro, il più grande porto di transhipment d' Italia, a Ferragosto diventano ancora più calde.

I sindacati ieri hanno proclamato tre giorni di sciopero a partire da oggi, dando avvio ad una guerra sindacale con il terminalista, Medcenter Container Terminal, partecipato al 50% da Contship e dal gruppo Msc. Le assemblee dei portuali che di ieri hanno confermato i tre giorni di sciopero indetto da Cgil, Cisl e Sul. La protesta punta a bloccare la decisione di Medcenter Container Terminal di licenziare un lavoratore portuale dopo che il giudice del lavoro del Tribunale di Palmi ha predisposto il reintegro di un altro dipendente licenziato nel luglio dello scorso anno, nell' ambito del piano di riduzione del personale di 377 lavoratori. Sono molti ad aver fatto ricorso dopo il taglio e in caso di accoglimento, per decisione di Mct, saranno licenziati altri portuali. Cgil, Cisl e Sul, spiegano che ormai sono troppe le

«problematiche che si sono cumulate negli ultimi periodi concentrando l' attenzione sull' ulteriore provocazione che ha fatto traboccare il vaso». La scelta del licenziamento è contestata dalle organizzazioni sindacali che chiedono che la società del gruppo Contship Italia faccia marcia indietro e che vengano create «le condizioni di sviluppo per la possibilità di un percorso atto alla ricollocazione ed il reintegro del personale della Port Agency». L' agenzia del lavoro portuale creata dal precedente governo è nel mirino: il ministro per la coesione territoriale Barbara Lezzi, quando è calata a Gioia Tauro, ha definito il porto «un' infrastruttura non utilizzata come dovrebbe essere per creare sviluppo e occupazione». I dati di traffico non sono positivi e il segmento del transhipment è in crisi. Tra i due soci di Mct, Msc e Contship, ci sono poi state tensioni e ora c' è la grana dell' agenzia che anche per i sindacati non funziona.

Così lo sciopero rischia di diventare l' ennesima spina nel fianco di uno dei più grandi porti italiani. L' astensione dal lavoro verrà attuata nonostante una convocazione al ministero alle Infrastrutture fissata il 10 settembre e nonostante i tentativi di mediazione del prefetto di Reggio Calabria e della Port Authority che non sono riusciti ad aprire nessuna breccia nella strategia di Mct.

-

## Sciopero al porto, buona adesione

*Astensione per mancati investimenti in scalo da Mct*

Le adesioni allo sciopero proclamato da Cgil, Cisl e Sul al porto di Gioia Tauro hanno superato la media del 60% dei lavoratori secondo le stime degli stessi sindacati. Sulle banchine sono state lavorate solo poche navi in entrata, perché altre sono state dirottate verso altri scali. Pochi coloro che non hanno ritenuto di aderire allo sciopero, che non è stato appoggiato dalla Uil, dall' Ugl e dall' Orsa per ragioni diverse. Lo scontro con il terminalista Mct è totale, con diverse e distanti visioni di prospettiva dello scalo che continua ad arrancare nei volumi che continuano a segnare il passo. "Un terminal nel quale - denunciano i sindacati che hanno proclamato lo sciopero - la società che lo gestisce non vuole fare gli investimenti promessi ed usa ogni pretesto per andare allo scontro". La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata il licenziamento di un **portuale** a seguito della decisione del Tribunale di Palmi che ha deciso il reintegro di un dipendente che era stato licenziato a luglio dello scorso anno. "Mct non vuole ragionare, si chiude a riccio ed avanza pretese strumentali che hanno creato un situazione di non ritorno e relazioni sindacali quasi inesistenti" affermano sempre i dirigenti sindacali di Cgil, Cisl e Sul. La sensazione, proseguono, è che "Mct, e quindi i tedeschi di Eurokai che controllano Contship Italia, non abbia più voglia di stare a Gioia Tauro, altrimenti avrebbe, così come promette da anni, effettuato gli investimenti sulle gru e sui carrelli di piazzale". Lo sciopero proseguirà per altri due giorni in attesa della riunione già fissata per il prossimo 10 settembre al Ministero alle Infrastrutture a Roma. (ANSA)

# Il Secolo XIX

---

## Porti Gioia Tauro, il 60% ha aderito allo sciopero

Le adesioni allo sciopero proclamato da Cgil, Cisl e Sui al porto di Gioia Tauro hanno superato la media del 60% dei lavoratori secondo le stime degli stessi sindacati. Sulle banchine sono state lavorate solo poche navi in entrata, perché altre sono state dirottate verso altri scali. Pochi coloro che non hanno ritenuto di aderire allo sciopero, che non è stato appoggiato da Uil, Ugl e Orsa per ragioni diverse. Causa scatenante, il licenziamento di un portuale dopo decisione del Tribunale di Palmi sul reintegro di un dipendente licenziato a luglio 2017. Lo sciopero proseguirà fino al 16 in attesa della riunione già fissata per il prossimo 10 settembre al ministero alle Infrastrutture a Roma.

Gioia Tauro, i rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl e Sul affermano che la partecipazione è stata del 70%

## Porto, i sindacati: sciopero riuscito

*Ora tutti in attesa del tavolo ministeriale di settembre. Mct sulla graticola*

Domenico Latino gioia tauro Un successo, secondo i dati forniti da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Sul, lo sciopero di tre giorni al porto di Gioia Tauro conclusosi ieri notte all'una. Si parla di un'adesione che va oltre il 70%, con l'operatività dello scalo quasi azzerata: naturalmente, sono numeri che, come sempre, si riferiscono al piazzale non al settore amministrativo.

Diversi i motivi dell'astensione ai quali si è aggiunta la classica "goccia che ha fatto traboccare il vaso", ovvero il licenziamento di un **portuale** al posto di un collega reintegrato dal giudice. «Con tre sigle che non hanno aderito, il risultato mi sembra evidente - ha commentato ieri il segretario nazionale Sul porti, Daniele Caratozzolo. Ora attendiamo fiduciosi la riunione al tavolo ministeriale. Qui, tutti hanno capito la gravità della situazione: dalle istituzioni all' **Autorità portuale** che sta facendo un ottimo lavoro sia sulle banchine che di ispezione sulla produttività dell'azienda, che presenterà a settembre. L'unica a non voler capire è proprio Mct; da parte nostra c'è la massima apertura fin da domani mattina. Devono dirci chiaramente se hanno intenzione di rimanere a Gioia o meno, anche perché finalmente si stanno creando le condizioni per attrarre nuovi terminalisti.

Almeno tecnicamente, poi è ovvio che la scelta sarà politica».

Anche per Domenico Laganà, segretario Filt-Cgil, è andata bene: «Abbiamo avuto un grosso segnale dai lavoratori - ha rimarcato - dandoci la possibilità di poter continuare a tracciare un percorso preciso: quello di garantire una vita più consona ai dipendenti cercando di azzerare completamente un modo di fare dell'azienda che crea ansia e preoccupazione e lascia porte aperte che non giovano per il futuro.

MCT parla di numeri, noi volgiamo parlare di uomini. Non è detto si sposti tutto al vertice ministeriale - ha aggiunto - abbiamo due grosse partite in campo: quella dello sviluppo e della serenità lavorativa e quella del miglioramento delle condizioni di vita dei lavoratori all'interno dell'azienda».

Soddisfatto anche il segretario di Fit-Cisl, Nino Sigilli: «Abbiamo avuto un ottimo risultato - ha dichiarato - nonostante le contrapposizioni di altri sindacati che non hanno aderito. Restiamo in attesa dell'incontro al ministero dove bisognerà parlare chiaro una volta per tutte. Altra cosa importante è tutelare le due realtà: la forza lavoro effettiva e chi è finito in Agenzia: non vorremmo che il gruppo Contship la

## -segue

---

intenda come un ammortizzatore sociale. Noi abbiamo firmato l' accordo solo perché ci era stato promesso nero su bianco che parte dei licenziati sarebbero stati stabilizzati con il gateway e il bacino di carenaggio ma qui, invece, sembra di vivere i momenti dell' Isotta Fraschini. Non si può più vivere di incertezze - ha concluso - perché il popolo di MCT non è quello del '95: tutti giovani e single; oggi ci troviamo di fronte a famiglie con prole. Roba da far venire la pelle d' oca".

## Porti: Lezzi, a Gioia Tauro enormi potenzialità inespresse

*Ministro, per rilancio definire progetto utilizzo retroporto*

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 7 AGO - "Qui ci sono enormi potenzialità inespresse che hanno bisogno di risposte certe sul piano istituzionale". Lo ha detto il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, parlando con i giornalisti al termine della visita nel porto di Gioia Tauro nel corso della quale ha incontrato i terminalisti ed i rappresentanti dell'Autorità portuale e dei lavoratori. "Questo è un porto importante - ha aggiunto Lezzi - che ha tutte le potenzialità per diventare attrattore d'investimenti. Gli investimenti, però, devono essere garantiti in primo luogo dagli operatori che vi lavorano. Altro punto su cui occorre lavorare è la definizione di un progetto per l'utilizzo del retroporto all'interno del quale devono essere recuperati gli errori del passato, in termini di programmazione, e nel quale occorre tentare di avviare insediamenti produttivi legati alle vocazioni di questa regione, in particolare l'agroalimentare".

Le **Zone** economiche speciali godranno di particolari incentivi fiscali e burocratici

## In Sicilia c'è grande attesa per il varo delle Zes

In Sicilia c'è grande aspettativa per il varo delle Zes. Un'occasione da non perdere per il rilancio strutturale ed economico del porto e della **zona falcata** di Messina. Ma cosa sono queste **Zone economiche speciali** e che vantaggi hanno? Per capirci meglio, si tratta di iniziative già abbastanza diffuse all'estero e la più famosa e sviluppata è probabilmente quella di Dubai. Nel nostro Paese sono state individuate soprattutto aree del Sud collegate a zone portuali che saranno destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che nelle intenzioni del governo dovrebbero consentire lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno, attraendo anche investimenti dall'estero. Come funzionano nella pratica queste aree a tassazione agevolata? Il ministro De V incenti ha spiegato che le **Zone Economiche Speciali** vanno intese «come aree geograficamente limitate e chiaramente identificate, nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale (credito d'imposta per investimenti fino a 50 milioni di euro e semplificazioni amministrative per favorire gli investimenti)». De Vincenti ha detto che sulla base delle esperienze internazionali e nazionali, «sono state previste misure incentivanti per investimenti strategici in grado di attrarre grandi imprese nazionali e multinazionali nelle aree portuali e retro-portuali del Mezzogiorno, aumentare il livello di occupazione, incrementare l'attrattività nelle regioni interessate, creare nuovi modelli di produzione e diversificazione economica». Al fine di attuare le misure per lo sviluppo industriale, ogni singola proposta di ZES avrà un proprio Piano Strategico per consentire alle imprese già esistenti ed alle nuove che si insedieranno, l'avvio del programma di investimenti. Le proposte, in base a quanto prevede il dpcm, potranno essere formulate dalle Regioni interessate dal provvedimento: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. In Sicilia si parla già dell'area portuale di Catania-Augusta-Siracusa e di quella di Palermo-Termini Imerese, ma anche l'area di Messina pretende di istituire una **zona** economica speciale facendo già presagire una "guerra" fra città metropolitane per chi avrà questo privilegio. Potrà darsi anche il caso che alla Zes vengano accluse aree territoriali non direttamente adiacenti all'area principale, purché ci sia però un nesso economico funzionale con la **zona** portuale. Come già accennato l'istituzione di una Zes porta come conseguenza principale la possibilità per le imprese di sfruttare importanti agevolazioni fiscali e di beneficiare di rilevanti semplificazioni di carattere

## -segue

---

amministrativo e burocratico. È prevista inoltre l'applicazione, in relazione agli investimenti effettuati nella Zes, di un credito d'imposta proporzionale al costo dei beni acquistati, entro il 31 dicembre 2020, nel limite massimo, per ciascun progetto d'investimento, di 50 milioni di euro. Per ottenere questi benefici però le imprese devono mantenere le attività nella Zes per almeno cinque anni successivi al completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti, e non devono essere in liquidazione oppure in fase di scioglimento. Per la nascita e lo sviluppo delle Zes, al momento, il decreto Sud prevede uno stanziamento di circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020.

Lavori ultimati, presto fruibili

## Nuove aree portuali Logistica e sicurezza

Milazzo Completati i lavori di sistemazione logistica e messa in sicurezza delle aree commerciali del porto mamertino.

Lo ha comunicato l' **Autorità portuale** al Comune di Milazzo e alla Capitaneria di porto, sottolineando che a breve le aree interessate dai lavori saranno consegnate alla pubblica fruizione.

Oltre al nuovo marciapiede, che senza soluzione di continuità collega adesso tutta la via dei Mille, sono stati realizzati per essere messi a disposizione della città, grazie anche al significativo arretramento della recinzione portuale, uno stallo per la fermata del bus, dodici posti auto a spina di pesce ed una zona a verde con annessa fontana situata ad angolo tra la via dei Mille e largo Buccari.

Inoltre, sarà resa fruibile pure la nuova area di attesa passeggeri con i relativi parcheggi bus e svicoli di accesso al margine della Banchina XX Luglio, dove è stata realizzata la nuova pensilina posta a ridosso dell' imbarco minicrociere.

«Sicurezza ma anche potenziamento della logistica - ha affermato il commissario straordinario **Antonino De Simone** -. Infatti, la progettualità che abbiamo varato, investendo risorse importanti, prevede oltre alla perimetrazione delle aree nuovi accessi e percorsi finalizzati ed offriranno una migliore e più efficiente suddivisione e utilizzo delle stesse».

Il commissario ha anche ribadito il via libera in Comitato portuale al Piano delle opere triennale 2017-2019. Una pianificazione che dovrebbe consentire ulteriori azioni migliorative anche se vi sono degli interventi che se attuati daranno sicuramente una nuova dimensione al bacino portuale.

Tra questi, la strada di collegamento fra l' asse viario e il porto, prevista dal Prp, che era stata voluta dalla precedente Amministrazione ma che il sindaco Formica ha detto di non volere anche perché i soldi dovrebbe metterli il Comune seppur con un finanziamento europeo.(r.m.)

Al Tar è pendente un nuovo ricorso voluto dall' organo di liquidazione

## Porto Hub mancato, chi pagherà i danni?

Milazzo Il Comune di Milazzo ha ancora in piedi, innanzi al Tar, il ricorso contro il decreto del 2006 con il quale l' assessorato regionale al Turismo, approvando il nuovo "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto", ha cancellato la città di Milazzo quale possibile sede del porto hub, scegliendo quale sito sostitutivo S. Agata Militello.

Un ricorso avviato dall' Amministrazione Italiana che conferì l' incarico all' avv. Carlo Mazzù. A distanza di 12 anni la commissione straordinaria di liquidazione - che il mese scorso si è dimessa - ha deciso di insistere sulla controversia, riconfermando l' incarico allo stesso legale che lo scorso maggio aveva informato il Comune del rischio perenzione del ricorso stesso se entro 180 giorni da quella comunicazione non fosse stata presentata una nuova domanda di fissazione dell' udienza. L' Osl ha deciso di andare avanti. Con quali obiettivi? Riavere il porto hub appare un' utopia ma, evidentemente, si punta ad un maxirisarcimento del danno, visto che l' improvviso dietrofront attuato allora dalla Regione, senza alcuna motivazione, avrebbe determinato «gravi danni alla città di Milazzo, posto che il porto turistico costituisce risorsa fondamentale dell' economia cittadina, in grado di fomire concrete ricadute in termini occupazionali per gli stessi milazzesi».

La delimitazione delle Zone economiche speciali

## Zes, la Regione impone tempi stretti

*Entro il 10 settembre i piani delle Autorità portuali da inviare al Ministero dei trasporti*

Palermo La Regione accelera sulle Zes, indicate come aree di sviluppo economico capaci di attrarre investimenti. Ieri nuovo vertice a Palermo, nel corso del quale il governatore Musumeci ha confermato che «le Zone economiche speciali (Zes) rappresentano una straordinaria opportunità di crescita per la nostra Isola e dobbiamo impegnarci al massimo per raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati. Abbiamo il dovere di valutare tutte le proposte che possano dare uno slancio concreto al territorio e rendere la Sicilia più competitiva sui mercati internazionali, ovvero in grado di attrarre investimenti e nuovi insediamenti industriali».

Ieri si è riunita la Cabina di regia che dovrà elaborare il Piano di sviluppo strategico propedeutico alla richiesta da avanzare al Consiglio dei ministri. Al tavolo, presieduto dal governatore, hanno partecipato, tra gli altri, gli assessori all' Economia Gaetano Armao e alle Attività produttive Mimmo Turano, i rappresentanti delle Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale e Sicilia orientale e dell' Autorità portuale di Messina e Milazzo, oltre al consulente esperto del settore, Aldo Berlinguer.

Nel corso della riunione, è stato deciso un crono-programma stringente delle attività da realizzare. Entro il 10 settembre, le Autorità portuali di Palermo e di Augusta si sono impegnate a fornire la sintesi dei loro Piani operativi triennali, immaginando lo sviluppo del traffico marittimo anche grazie alle aree retroportuali che esse ritengono strategiche per lo sviluppo delle Zes.

Analogo lavoro farà il Porto di Messina, avendo già manifestato il proprio interesse a partecipare a una delle due Zone economiche istituite in Sicilia.

A partire dal 20 settembre, invece, sarà la Regione a fare sintesi, avviando la consultazione con le Città metropolitane, i Comuni, gli attori sociali in un processo di individuazione delle aree condiviso e partecipato con i territori. Un' attività che dovrà essere terminata entro la metà di ottobre.

## -segue

---

«La Sicilia - aggiunge il presidente Musumeci - sta risalendo, con fatica, le classifiche nazionali su settori chiave come sanità e scuola e altrettanto deve fare sulle Zone economiche speciali, con determinazione e visione strategica. La Regione, al contempo, sta lavorando su una messa a sistema complessiva delle varie politiche infrastrutturali, logistiche, economiche e fiscali per lo sviluppo delle Zes.

Avanti con massima celerità nel percorso condiviso con le **Autorità di Sistema portuale**. Dobbiamo completare le procedure per la delimitazione delle Zes entro metà ottobre, dopo aver ascoltato gli enti locali, le categorie produttive e gli attori sociali».

L'istituzione delle Zone economiche punta a «favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree». Con decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 25 gennaio, è stato previsto che la superficie massima da destinare a Zes nell'isola sia di quasi 56 chilometri quadrati.

Zona falcata

## Da qui parte il rilancio

Il Centro servizi con Parco di ricucitura tra la Real Cittadella e il porto» è una delle previsioni più importanti contenute nel nuovo Piano regolatore portuale, ancora fermo alla Regione siciliana nonostante le assicurazioni date negli ultimi anni da governatori e assessori che si sono succeduti. La città attende il suo nuovo Prg del porto da oltre cinquant' anni.

All' interno della pianificazione generale esiste un progetto riguardante il recupero della fortezza secentesca ed è quello che la Soprintendenza fece nel passato, e che è stato ripreso negli ultimi tempi, relativo alla realizzazione del "Cdac", il Centro di documentazione di Arte contemporanea.

Nella relazione consegnata qualche settimana fa al presidente Musumeci dal commissario dell' Autorità portuale Antonino De Simone, è stato evidenziato «il ruolo strategico della riqualificazione e del restauro di tutta l' area della Real Cittadella, all' interno del complessivo processo di valorizzazione economica delle aree portuali a fini culturali, turistici e ricreativi della Zona falcata».

Infrastrutture. Incontro sulla "Via della seta" sul mare

## Zes, le tappe di Regione e autorità portuali «Piani strategici pronti a metà ottobre»

La Sicilia sta finalmente per chiudere con i Piani di sviluppo da presentare al governo nazionale per avviare le due Zone economiche speciali, individuate dal decreto fra Palermo e Termini Imerese nella Sicilia occidentale e fra Catania e Augusta nella Sicilia orientale, con **Messina** che parteciperà ad una delle due. Giovedì scorso la cabina di regia della Regione ha individuato i tempi per definire i piani entro metà ottobre.

Entro il 10 settembre, le **Autorità portuali** di Palermo e di Augusta si sono impegnate a fornire la sintesi dei loro Piani operativi triennali, immaginando lo sviluppo del traffico marittimo anche grazie alle aree retroportuali che esse ritengono strategiche per lo sviluppo delle Zes. Analogo lavoro farà il Porto di **Messina**. A partire dal 20 settembre, invece, sarà la Regione a fare sintesi, avviando la consultazione con le Città metropolitane, i Comuni, gli stakeholders e le parti datoriali e sindacali, in un processo di individuazione delle aree condiviso e partecipato con i territori. Un'attività che dovrà essere terminata entro la metà di ottobre.

Al tavolo, presieduto dal governatore Nello Musumeci, hanno partecipato, tra gli altri, gli **assessori all'Economia**, Gaetano Armao, e alle **Attività produttive**, Mimmo Turano; i **rappresentanti delle Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale e Sicilia orientale e dell' **Autorità portuale di Messina** e Milazzo, oltre al consulente Aldo Berlinguer.

«Le Zes rappresentano una straordinaria opportunità di crescita per la nostra Isola e dobbiamo impegnarci al massimo per raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati - ha detto Musumeci - . Abbiamo il dovere di valutare tutte le proposte che possano dare uno slancio concreto al territorio e rendere la Sicilia più competitiva sui mercati internazionali, ovvero in grado di attrarre investimenti e nuovi insediamenti industriali».

«La Sicilia - ha aggiunto Musumeci - sta risalendo, con fatica, le classifiche nazionali su settori chiave come sanità e scuola e altrettanto deve fare sulle Zes, con determinazione e visione strategica. La

4. | **in Sicilia**

**INODI DELLO SVILUPPO, IL CLEARAMONTE GULI CIMINIA BLOCCATO DAL CONSIGLIO DI STATO**

### «Elettrodotta, la Regione farà la propria parte»

**Il presidente Musumeci: «E' da rifare, adesso il ministero convochi le parti». Allarme di Sicilia Industria e Cna**



**INFRASTRUTTURE. INCONTRO SULLA "VIA DELLA SETA" SUL MARE**

### Zes, le tappe di Regione e autorità portuali «Piani strategici pronti a metà ottobre»

**DOPPIA DOPO I VALANGHE DEL MONDOPORTUALE**  
**Falcone proietta: «Approdi più sicuri a Lampedusa e Linosa»**

**La Sicilia sta finalmente per chiudere con i Piani di sviluppo da presentare al governo nazionale per avviare le due Zone economiche speciali, individuate dal decreto fra Palermo e Termini Imerese nella Sicilia occidentale e fra Catania e Augusta nella Sicilia orientale, con Messina che parteciperà ad una delle due. Giovedì scorso la cabina di regia della Regione ha individuato i tempi per definire i piani entro metà ottobre.**

**Entro il 10 settembre, le Autorità portuali di Palermo e di Augusta si sono impegnate a fornire la sintesi dei loro Piani operativi triennali, immaginando lo sviluppo del traffico marittimo anche grazie alle aree retroportuali che esse ritengono strategiche per lo sviluppo delle Zes. Analogo lavoro farà il Porto di Messina. A partire dal 20 settembre, invece, sarà la Regione a fare sintesi, avviando la consultazione con le Città metropolitane, i Comuni, gli stakeholders e le parti datoriali e sindacali, in un processo di individuazione delle aree condiviso e partecipato con i territori. Un'attività che dovrà essere terminata entro la metà di ottobre.**

**Al tavolo, presieduto dal governatore Nello Musumeci, hanno partecipato, tra gli altri, gli assessori all'Economia, Gaetano Armao, e alle Attività produttive, Mimmo Turano; i rappresentanti delle Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale e Sicilia orientale e dell' Autorità portuale di Messina e Milazzo, oltre al consulente Aldo Berlinguer.**

**«Le Zes rappresentano una straordinaria opportunità di crescita per la nostra Isola e dobbiamo impegnarci al massimo per raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati - ha detto Musumeci - . Abbiamo il dovere di valutare tutte le proposte che possano dare uno slancio concreto al territorio e rendere la Sicilia più competitiva sui mercati internazionali, ovvero in grado di attrarre investimenti e nuovi insediamenti industriali».**

**«La Sicilia - ha aggiunto Musumeci - sta risalendo, con fatica, le classifiche nazionali su settori chiave come sanità e scuola e altrettanto deve fare sulle Zes, con determinazione e visione strategica. La**

## -segue

---

Regione, al contempo, sta lavorando su una messa a sistema complessiva delle varie politiche infrastrutturali, logistiche, economiche e fiscali per lo sviluppo delle Zes. Avanti con massima celerità nel percorso condiviso con le **Autorità di Sistema portuale**. Dobbiamo completare le procedure per la delimitazione delle Zes entro metà ottobre, dopo aver ascoltato gli enti locali, le categorie produttive e gli attori sociali».

L'istituzione delle Zes punta a "promuovere la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese". Il decreto del presidente del Consiglio dei ministri ha previsto che la superficie massima da destinare a Zes nell'Isola sia di 56 km quadrati.

## Normanni, Aquile & Elefanti

Entro il 10 settembre, le **Autorità portuali** di Palermo e di Augusta si sono impegnate a fornire la sintesi dei Piani operativi triennali, immaginando lo sviluppo del traffico marittimo anche grazie alle aree retroportuali che esse ritengono strategiche per lo sviluppo delle Zes. Analogo lavoro farà il Porto di **Messina**.

A partire dal 20 settembre, invece, sarà la Regione a fare sintesi, in un processo di individuazione delle aree condiviso e partecipato con i territori.

Un'attività che dovrà essere terminata entro la metà di ottobre. Questo quanto deciso nel corso della cabina di regia sulle Zes che dovrà elaborare il piano da inviare al Consiglio dei ministri.

La Sicilia è la seconda regione di Italia per numero di erogazioni del Rei, il reddito di inclusione. I dati del primo semestre 2018 registrano per la Sicilia una platea di quasi 64 mila nuclei familiari che attingono alla misura a cui si aggiungono 10.209 famiglie che beneficiano della precedente, il Sostegno all'inclusione attiva. Il numero complessivo è di 250.298 persone coinvolte, con un assegno medio mensile di 326 euro. A puntare i riflettori sul fenomeno, è Rosanna Laplaca, portavoce dell'Alleanza contro la povertà in Sicilia, il cartello di 20 soggetti tra parti sociali, terzo settore e Anci siciliana.

L'Assessore per le Autonomie Locali e la Funzione Pubblica della regione Sicilia, Bernadette Grasso, di concerto con l'Assessore per l'Economia, Gaetano Armao, ha approvato il riparto della somma di 16,2 milioni di euro per i Comuni con popolazione superiore ai 5 mila abitanti a titolo di integrazione dei trasferimenti regionali per l'anno 2017. Sono stati inoltre assegnati per il corrente anno agli stessi Comuni 23 milioni di euro a valere del Fondo investimenti.

Gli auspici delle forze politiche presenti in Aula

## Autorità portuale unica Anche Milazzo ci crede

milazzo Nella città del Capo si stanno seguendo con particolare attenzione gli sviluppi che potrebbero portare alla nascita di una **Autorità portuale** di sistema autonoma che comprenda **Messina** e Milazzo. Un percorso che, più volte, è stato auspicato anche dalle forze politiche, molte delle quali oggi plaudono all'operato del commissario De Simone auspicando che possa riprendere il dialogo, da tempo interrotto, tra la stessa **Authority messinese** e il Comune di Milazzo.

«I passi avanti fatti in queste settimane premiano la determinazione del commissario De Simone - afferma il capogruppo di "Italiano per Milazzo", Alessio Andaloro - che in questi ultimi anni ha creduto in questa possibilità trovando però sostegno limitato. Speriamo che si arrivi al traguardo. Milazzo è una città che non ha un minor appeal rispetto a **Messina** e, quindi, ritengo che sarebbe opportuno avviare un discorso costruttivo e non di scontro con l'**Autorità portuale** per arrivare anche ad un protocollo d'intesa su ipotesi di sviluppo che passino non solo attraverso il traffico commerciale ma anche, e soprattutto, quello turistico e del crocierismo. Non credo che il commissario De Simone, che mi risulta impegnarsi parecchio per promuovere Milazzo

nelle varie fiere di settore, abbia delle difficoltà ad inserire nella pianificazione annuale, che vede a Milazzo tantissimi arrivi, un certo numero di scali nella nostra città. E sono certo che non ci sono questioni tecniche o economiche che possano limitare ciò. È un problema di rapporti istituzionali».

Intanto il presidente del comitato "Grande porto", Mario Sciotto, ha inteso chiarire di non essere contrario al diportismo ma di contestare la politica dei tanti porticcioli privati. «Milazzo - afferma - ha una splendida baia di impareggiabile bellezza ampia e ben protetta. Le nostre istituzioni si attivino per la nascita dell'ecoporto galleggiante la cui realizzazione, secondo il parere dell'amministratore delegato della "World Area Holding", Francesco Signorello, è possibile sia per la fattibilità della struttura che per il costo dell'opera. Solo così la città di Milazzo potrà avere un porto turistico in grado di competere con le principali località del diportismo (Venezia, Capri, Ischia) capaci di creare un circolo virtuoso che possa produrre centinaia di posti di lavoro e benessere».

## Zes, è partita la sfida di Messina

«Le Zone economiche speciali rappresentano una straordinaria opportunità di crescita per la nostra Isola e dobbiamo impegnarci al massimo per raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati». Il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci, ha gettato le basi per la nascita delle Zes con la prima riunione della Cabina di regia sulle Zone economiche speciali dell'isola che dovrà elaborare il Piano di sviluppo strategico propedeutico alla richiesta da avanzare al Consiglio dei ministri. E a quel tavolo, oltre al governatore, e a due suoi assessori c'era anche Messina. In questa fase a sostenere la causa del territorio peloritano è stata l'Autorità portuale di Messina e Milazzo, con il commissario Nino De Simone ed il segretario generale Ettore Gentile. La Zes di Messina e Giammoro deve fare a gomitate per essere aggiunta a quelle previste da tempo a Palermo e Catania con Augusta. Messina si è presentata con un ricco dossier e ora entro il 10 settembre, fornirà al tavolo la sintesi dei loro Piani operativi triennali, immaginando lo sviluppo del traffico marittimo anche grazie alle aree retroportuali. A partire dal 20 settembre, invece, sarà la Regione a fare sintesi, avviando la consultazione con le Città metropolitane, i Comuni, gli stakeholders e le parti datoriali e sindacali, in un processo di individuazione delle aree condiviso e partecipato con i territori. Un'attività che dovrà essere terminata entro la metà di ottobre. Per l'autorità portuale di Messina, come si legge nel corposo dossier realizzato in via Vittorio Emanuele, la zes dovrebbe sorgere a Tremestieri nell'area della piastra logistica, all'ex Sanderson e in una parte della Falce. A Giammoro al centro mercantile e poi all'ex Montecatini a Milazzo e all'ex Pirelli a Villafranca. L'istituzione delle Zone economiche punta a "favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree". Con decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 25 gennaio, è stato previsto che la superficie massima da destinare a Zes nell'Isola sia di quasi 56 chilometri quadrati, sui 240 in totale delle otto regioni coinvolte, tutte del sud Italia.

Le prospettive della sopravvivenza e dell' **Autorità portuale messinese** da fosche sono diventate rosee

## 16 **Autorità Portuale**, CapitaleMessina scrive al Ministro delle Infrastrutture

A seguire la lettera aperta indirizzata al Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Messina**, On. Danilo Toninelli dall' associazione Capitale **Messina** a firma del Vicepresidente Dott. Gianfranco Salmeri :  
"Egregio Sig. Ministro, leggiamo con soddisfazione della Sua apertura all' eventualità della istituzione della sedicesima **Autorità di Sistema Portuale**. Perché come Lei ben sa, l' insieme dei cittadini, delle forze sociali e produttive, degli ordini professionali della città metropolitana di **Messina**, è assolutamente contrario alla soppressione dell' **Autorità portuale messinese** ed al suo accorpamento con Gioia Tauro, come prevedeva la legge di riforma del sistema portuale italiano, scritta dall' ex Ministro Graziano Del Rio. E la nostra opposizione non nasce per motivazioni campanilistiche, ma per dubbi e preoccupazioni concrete riguardo lo sviluppo del nostro territorio. Prima tra tutte lo stato di crisi strutturale del porto di Gioia Tauro: perdita di competitività, bilanci in deficit, 440 dipendenti in cassa integrazione, il terminalista che minaccia di abbandonare lo scalo. Ed a fronte di ciò a causa della mancanza degli investimenti per l' Alta Capacità ferroviaria, Gioia Tauro rischia di morire come porto transhipment e di trascinare nel suo abbraccio mortale il sistema dei porti di **Messina-Milazzo**, che invece producono un attivo di 8 milioni l' anno. Tra l' altro incombono vari profili di incostituzionalità dal momento che l' accorpamento coinvolge la Sicilia, Regione a statuto speciale e la Calabria a statuto ordinario. Senza considerare che **Messina**, città di mare, con una identità storico-culturale strettamente intrecciata con quella del suo porto, ha le porzioni più pregiate del proprio territorio urbano appartenenti al demanio marittimo, sottoposte, quindi alla potestà dell' **Autorità portuale**, che non può, quindi, non essere **messinese**. Ma non solo. L' abrogazione dell' **Autorità portuale di Messina** è stata vissuta come un' ingiustizia dai cittadini **messinesi** perché il sistema dei porti della città metropolitana di **Messina**, **Messina** porto storico, Rada S. Francesco, Tremestieri, Milazzo, Giammoro, strutture caratterizzate da specializzazioni diverse ma con forti possibilità di interrelazioni, presenta realisticamente tutte le qualità di un "sistema portuale complesso" che nulla ha da invidiare

## -segue

---

alle altre realtà rimaste sede di **Autorità di Sistema Portuale**. Un sistema che esprime performances di tutto rispetto: nel 2017, il porto di **Messina** ha movimentato 11 milioni di passeggeri, confermando il proprio primato assoluto nel settore fra i porti italiani. Il sistema portuale di **Messina** e **Milazzo** ha, inoltre, complessivamente movimentato merci per quasi 27 milioni di tonnellate, di cui oltre 20 milioni di rinfuse liquide attestandosi al quinto posto tra i porti italiani. Il traffico di automezzi sullo Stretto di **Messina** si attesta, nell'ultimo quadriennio, su di una media di circa 800 mila unità, mentre i passeggeri crocieristi registrano un picco nel 2017 di oltre 390 mila unità. I collegamenti con le isole minori, infine, servono 14.000 abitanti, 600.000 turisti annuali e quasi 97.000 veicoli. Dunque il "**Sistema Portuale Messina**", che comprende funzioni diversificate e complementari, può prefigurare secondo prospettive strategiche di medio e lungo periodo, uno sviluppo consistente di opportunità lavorative e di investimento per le imprese, con le conseguenti positive ricadute occupazionali. La strategia dovrebbe essere perciò quella di potenziare, rifunzionalizzare e mettere in sinergia quanto già esistente, in modo da creare le condizioni ottimali per lo sviluppo dei servizi di mobilità per persone e merci, non di mortificare la crescita con scelte penalizzanti come quella della soppressione dell'**Autorità portuale**. Quindi restiamo fermamente convinti della esigenza primaria della sopravvivenza della nostra **Autorità Portuale**. Certo, ci rendiamo conto che una modifica alla legge di riforma rischia di scatenare le aspirazioni di altri territori. Ma le motivazioni per una deroga ci sono tutte. La prima è che **Messina** rischia di rimanere l'unica città metropolitana portuale, senza **Autorità di Sistema Portuale**. Ma è soprattutto la specificità del nostro ambito a giustificare una eccezione. Eccezione che si è fatta tra l'altro anche per **Civitavecchia**, che nonostante fosse porto comprensivo e non core, è diventata lo stesso sede di **Autorità Portuale** in quanto porto della Capitale. E chi può negare la specificità della nostra area, snodo logistico che garantisce la continuità territoriale di 5 milioni di siciliani ed il collegamento con le isole Eolie? Per questo auspichiamo l'inserimento nella legge di riforma del sistema portuale italiano (ADSP) di un comma aggiuntivo, all'interno dell'articolo del D.lgs. 169/2016 istitutivo delle **Autorità di Sistema**, che disponga - ad ottimizzazione della norma e vista l'unicità delle peculiarità dell'Area dello Stretto, la nascita dell'**Autorità di Sistema Portuale** per la Mobilità nell'Area dello Stretto, di **Milazzo** e dell'arcipelago delle Eolie, comprendente i porti della città metropolitana. I compiti di questa nuova "realtà" dovrebbero essere legati all'unicum che rappresenta, in aggiunta, ovviamente, a quelli propri delle altre **Autorità di sistema**, come attribuiti dalla legge succitata. In sintesi, quindi, oltre alle funzioni che già esercita, l'**Autorità** dello Stretto dovrebbe essere preposta al governo ed alla gestione dell'intero sistema integrato dei trasporti dell'area dello stretto e dell'arcipelago delle Eolie, attuando anche idonee politiche tariffarie e di integrazione modale fra i diversi sistemi di mobilità afferenti nell'area. Fra le attività proprie dovrebbero essere compresi i seguenti elementi-chiave: 1) Piani e programmi per i servizi di mobilità territoriale integrata nell'Area dello stretto e dell'arcipelago delle Eolie e relativo utilizzo dei fondi sovranazionali per l'ottimizzazione del sistema integrato della mobilità; 2) Ricerca e sviluppo sostenibile, sistemi tecnologici per la sicurezza; 3) Sviluppo ed ottimizzazione delle reti di mobilità e corridoi TEN, PEN per la mobilità delle persone e delle merci, minimizzando l'impatto ambientale; 4) progetti di integrazione modale e tariffaria nell'area: settori terrestre, marittimo e aereo; 5) Appalti di opere e servizi di mobilità, affidamenti e contratti.

Le priorità più pressanti

## Riorganizzazione del sistema portuale di Messina e di attraversamento dello Stretto, CMdB scrive al ministro

A seguire la nota del movimento CMdB indirizzata al ministro Toninelli: Gent.mo Sig. Ministro, il Movimento Cambiamo Messina dal Basso ha visto il Movimento 5 Stelle, con particolare riferimento alla sua deputazione messinese e al MeetUp Grilli dello Stretto, al fianco di attività e manifestazioni politiche volte a rivendicare la necessità impellente di una completa riorganizzazione del sistema portuale di Messina e di attraversamento dello Stretto. Le priorità più pressanti ruotano essenzialmente attorno alle seguenti problematiche: 1. Continuità territoriale 2. Recupero dell' affaccio al mare urbano 3. Rilancio delle attività produttive e dell' economia del mare

Problematiche che sono molto più interconnesse di quanto, a prima vista, possano apparire e per cui desideriamo spendere alcune riflessioni che speriamo possano essere utili nelle scelte che dovrà compiere all' interno del suo mandato politico.

**Continuità territoriale** Il sistema attuale sembra basarsi su un "comodo equilibrio" che comporta costi elevati e disservizi per il cittadino e introiti non commisurati per poche famiglie. Equilibrio garantito da un delicato intreccio di norme, cavilli, spazi compartimentati, frazionamento delle governance delle due sponde e dalla presenza di un competitor pubblico, appartenente al gruppo FS, che svolge il ruolo di utile comparsa. Emblematica, a tal proposito, l' ultima beffa del Bus di una Società, anch' essa del gruppo FS, che collega Cosenza a Catania e che transita nello Stretto a bordo delle navi del gruppo privato Caronte & Tourist. Quest' ultima circostanza è stata peraltro denunciata, tra gli altri, anche da esponenti di spicco del M5S. Date le premesse, il tema, più ampio, della continuità territoriale riteniamo non possa essere di secondo piano nell' azione di questo Governo. La competenza diretta dello Stato in un sistema di trasporti di interesse nazionale (come attesta l' appartenenza alle Autorità di Sistema portuale) e di natura interregionale è stato sempre visto, in maniera certamente inopportuna, come un ostacolo all' intervento specifico degli enti locali e delle Regioni di appartenenza. Va anche detto che i principi ispiratori del concetto di "continuità territoriale" sono da ricercare proprio nella Costituzione (art. 3 e 16), così come la materia dei trasporti interregionali. Attualmente il ruolo dello

## -segue

---

Stato è invece estremamente marginale, ridotto a una concessione ad RFI relativa al "collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna" (DM 138/T del 31 ottobre 2000, art. 2 lett. e). Da questa concessione i servizi passeggeri appiedati, le auto e gli automezzi commerciali sono tassativamente esclusi, con conseguenti ovvie ricadute negative soprattutto per gli abitanti e i pendolari delle due sponde dello Stretto. Va ricordato che l' **Autorità** garante della concorrenza e del mercato nella sua adunanza del 17 aprile 2002 deliberava che "il comportamento posto in essere da Tourist Ferry Boat Spa, da Caronte Spa, da Navigazione Generale Italiana Spa, consistente nell' applicazione di tariffe predatorie, costituisce una grave violazione dell' articolo 3 della legge n. 287/90" (provvedimento n. 10650 ( A267 )), evidenziando i continui rincari (si sono rilevati aumenti, negli ultimi tre anni, fino al 53% per le autovetture, fino al 150% per i passeggeri appiedati, fino al 90% per i mezzi pesanti) e che il costo dei biglietti risulta il più elevato in Europa per km come rilevato da un report promosso dall' Ufficio Statistica del Comune di **Messina** e il più elevato per l' attraversamento di Stretti inferiori a 10 nm in relazione all' indice Eurostat. Dodici sindaci dell' area dello Stretto, in particolare i sindaci pro tempore di **Messina**, di Villa San Giovanni, di Calanna, di Cardeto, di Scilla, di S. Roberto, di S. Alessio in Aspromonte, di Bagnara Calabria, di Laganadi e di Santo Stefano in Aspromonte, e i rappresentanti delle due ex Province di **Messina** e di Reggio Calabria, hanno sottoscritto un documento, trasmesso all' allora Ministro dei Trasporti On. Maurizio Lupi con prot. del Comune di **Messina** n. 270637 in data 15 novembre 2013, in cui si rilevava "il costante, rimarchevole, peggioramento dei servizi di collegamento tra le due sponde dello Stretto in termini di frequenza e di velocità fin dagli anni '70 dello scorso secolo e segnatamente negli ultimi anni" e si evidenziava "la ormai ineludibile necessità di un deciso impulso alla ricostruzione di un servizio integrato di collegamenti che assicurino la continuità territoriale costituzionalmente garantita". A far da contraltare alle richieste della collettività di un intervento deciso volto al contenimento dei costi e alla modifica delle modalità di attraversamento, un costante disinvestimento del servizio pubblico, con la continua riduzione dei transiti ferroviari. In tal senso riteniamo fondamentale attribuire alla flotta pubblica un ruolo diverso da quello di semplice competitor "scarso". La società ha tutte le carte in regola, se c' è la volontà politica, per porsi a garanzia della reale continuità territoriale effettuando una concorrenza al privato reale, laddove si parla servizi commerciali e svolgendo un ruolo sociale, relativamente alle comunità che abitano le due sponde. Il ruolo sociale, teso al raggiungimento della continuità territoriale dovrebbe includere tariffazioni agevolate per i residenti e per i pendolari (non solo appiedati ma anche con auto al seguito), garanzie di trasporto a tutte le fasce orarie (incluse quelle notturne), frequenza delle corse, trasporto di mezzi TPL. In questo modo si creerebbe un raddoppio virtuale di utenza per ogni servizio erogato in una delle due sponde dello Stretto, favorendo la nascita un vera conurbazione dello Stretto e la creazione di un polo culturale, sociale ed economico di prima grandezza nel sud Italia. Recupero dell' affaccio al mare urbano Non meno importanti le vicende che hanno riguardato, dal 1994 ad oggi a seguito della legge 84/94, la gestione delle aree cittadine che si affacciano al mare. Il decreto del Ministero dell' Infrastrutture e Trasporti che ha individuato la circoscrizione territoriale della locale **Autorità** Portuale ha infatti definito la ripartizione tra aree urbane e **portuali** con un colpo di accetta, includendo, tra le seconde pezzi, pregiati e storicamente a vocazione civica quali la cittadella fieristica, il lungomare cittadino, un parco alberato, un parco giochi attrezzato e addirittura strade di viabilità ordinaria. I circa 5 km di affaccio al mare del centro cittadino sono infatti transilati tout court all' AP con la conseguenza che le stesse aree sono diventate inaccessibili al cittadino o soggette al pagamento di canoni concessori da parte del Comune. Da qui il paradosso per cui un Ente pubblico (peraltro in procedura di pre-dissesto) si trova a pagare un altro Ente pubblico per permettere ai propri cittadini di usufruire di aree, necessarie per la qualità della vita e lo sviluppo sociale ed economico del tessuto urbano, storicamente di propria competenza. In pratica un' operazione che ricorda l' imposizione di "un pizzo di Stato" . La titolarità di queste aree è stata formalmente rivendicata dall' amministrazione comunale (nel periodo 2013-2018) tuttavia il processo di ridefinizione dei confini non ha ancora portato

## -segue

---

a sostanziali variazioni. Un intervento ministeriale in tal senso sarebbe risolutivo di una questione annosa che accomuna a Messina, diverse altre città portuali. Più specificatamente, si chiede che la circoscrizione dell' Autorità Portuale di Messina sia rideterminata con l' inclusione delle sole aree effettivamente portuali (non tenendo conto di quelle che appaiono inserite ad hoc nel PRP ancora in fase di approvazione), lasciando quindi le rimanenti aree demaniali alla libera fruizione pubblica o dandole in concessione gratuita e perpetua al Comune di Messina per destinarle al raggiungimento dei suoi scopi istituzionali. Particolarmente dolorosa è stata la vicenda del quartiere fieristico, inspiegabilmente ricompreso nella circoscrizione territoriale dell' A.P. di Messina, vanto del Novecento messinese per aver ospitato la più antica e una delle più prestigiose fiere italiane, ricca di eventi culturali di primissimo piano (Rassegna Internazionale del Cinema Italiano, che per lungo tempo contese il primato in Europa alla Rassegna Cinematografica di Cannes e di quella di Venezia), fallita inesorabilmente al passaggio di competenze, stanti gli esosi canoni portuali (!) stabiliti dall' Autorità (con tanto di arretrati richiesti). 55 mila metri quadri, di assoluto pregio architettonico e urbanistico, con giardini secolari e un lungomare invidiabile, oggi versano nell' abbandono e nell' incuria, separati con una cancellata dalla possibilità fruizione pubblica, anche solo parziale. Del Decreto del Presidente della Repubblica n. 1038 del 25 settembre 1955, che all' art 21 recita "Avvenuto lo scioglimento dell' Ente [ente Fiera], gli immobili costruiti sulle aree cedute dal Comune di Messina, saranno trasferiti al Comune medesimo", sembra non essere rimasta traccia. L' Ente, in scioglimento a seguito del fallimento nel 2012, ormai ha chiuso i battenti e il quartiere, come un buco nero in centro città, continua a essere gestito dall' Autorità Portuale. Il pallone è mio e preferisco scoppiarlo piuttosto che giocare assieme agli altri. Si segnala, a tal proposito, la più volte manifestata intenzione (da parte per altro di un Commissario che non dovrebbe portare avanti progettazione strategica e che risulta ormai alla guida dell' AP ininterrottamente dal 2012) di consegnare l' intera area a privati stranieri per la realizzazione di un vasto spazio terminalistico. In pratica ciò che è stato uno spazio di promozione economica, ricreativo e culturale di primaria importanza per la città di Messina per oltre un secolo, viene sottratto alla fruizione pubblica e consegnato a una proprietà privata, i cui profitti, generati sulle spalle dei messinesi andranno ridistribuiti all' estero. La piattaforma politica "Mare Negato", che ha visto impegnati i nostri due movimenti e diverse altre sigle e associazioni, ha messo recentemente al centro del dibattito politico cittadino questi argomenti, suscitando grande attenzione mediatica e partecipazione popolare. Un' altra vicenda che merita grande attenzione è quella relativa al recupero delle aree della cosiddetta zona falcata, ovvero la grande area falciforme che costituisce il nucleo storico del porto cittadino. Un tentativo di speculazione edilizia, a danno dell' ambiente e delle attività produttive, è stato portato avanti, negli anni passati con la redazione di un Piano Regolatore Portuale improntato sulla speculazione edilizia che prevedeva grandi torri per uffici di 60 m, alberghi e ben 3 porticcioli turistici (senza alcun piano di sostenibilità degli stessi). Il cosiddetto "Patto per la Falce", siglato nel gennaio 2016 da Regione, Comune e AP, prevedeva una riduzione sostanziale degli indici di cubatura e la rimozione delle funzioni alberghiere e di porto turistico a vantaggio della creazione di un parco urbano e archeologico e il recupero della cittadella seicentesca. Tale riduzione doveva avvenire in sede di VAS, eppure, alla sua pubblicazione (novembre 2017) di tutto ciò non c' era traccia, sollevando le ire e le opposizioni formali di molti cittadini (oltre al Movimento Cambiamo Messina dal Basso, Legambiente, Italia Nostra, CUB). La VAS, oltre a riproporre per intero gli indici di cubatura e le funzioni preesistenti, presentava grossolane valutazioni in materia ambientale, faunistica e floreale e evidenti anacronismi continuando, ostinatamente, a impennarsi attorno alla costruzione del Ponte sullo Stretto. Pur essendo abbondantemente trascorsi i termini in cui l' autorità procedente avrebbe dovuto provvedere a dare pubblicità delle opposizioni pervenute, dare risposta e aggiornare i contenuti del Piano, ad oggi non si ha nulla di tutto ciò. Alla luce di tutto ciò, le recenti dichiarazioni a mezzo stampa del Commissario "perpetuo" che fanno presagire speculazioni edilizie in aree che in precedenza erano il vanto cittadino della cantieristica, "aree ormai non più interessanti", non possono che farci ulteriormente preoccupare. Rilancio delle attività produttive

## -segue

---

e dell' economia del mare Messina è il più importante porto passeggeri d' Italia, il terzo nel Mediterraneo e il decimo d' Europa, con poco meno di 8 milioni di passeggeri ogni anno (Eurostat). Attorno a questa grande risorsa naturale, che è la richiesta di transiti tra la Sicilia e l' Italia, si sono sviluppate, nel tempo, numerose attività produttive, alle volte vero e proprio vanto nazionale. Basti pensare alla cantieristica specializzata nella lavorazione dell' alluminio e nella costruzione di aliscafi (a Messina, negli anni 50, i cantieri Rodriguez furono i pionieri di questa tecnologia) . Negli anni '90 il comparto arrivò ad occupare oltre 20 mila persone, divenendo indubbiamente una delle maggiori fonti di sostentamento per le famiglie di Messina e della provincia. Da allora, il sistema ha percorso un continuo, inesorabile, declino fino ai minimi storici odierni. Certamente numerose sono le cause e non tutte di facile comprensione e soluzione, tuttavia riteniamo che il sistema portuale messinese abbia subito ingiuste penalizzazioni che l' hanno, nel tempo, danneggiato. Oggi abbiamo assistito con grande favore al cambio di direzione che il governo sembrerebbe intenzionato a compiere nel processo di riorganizzazione dei sistemi portuali. I rischi di un accorpamento della governance locale (per la verità, a nostro giudizio, deficitaria) a quella di Gioia Tauro, e ancor di più quello paventato accorpamento con Catania-Augusta, chiesto a gran voce dalla politica siciliana e dai traghettiatori privati per motivi facilmente intuibili, erano sotto gli occhi di tutti. Accorpamenti temuti perché è facile presagire come scali a vocazione affine, quali in particolare quello catanese, attualmente nei numeri in forte ritardo sul crocerismo e sulle autostrade del mare, e quello di Augusta - Priolo per il petrolchimico comporterebbe una pericolosa concorrenza interna con il rischio di forte penalizzazione per chi si troverebbe a rivestire una condizione di maggior debolezza politica. La richiesta di una governance autonoma non è un capriccio campanilista, quanto come una normale ottimizzazione di un sistema che ha una vocazione specifica e che di questa vocazione deve fare il rilancio dell' economia locale. Il traghettamento nello Stretto è infatti certamente un unicum nazionale, non paragonabile con nessun altra realtà, ed è assurdo constatare come oggi le due sponde siano separate da un braccio di mare burocratico che le vede assoggettate a due Autorità differenti e non dialoganti (e così rimarrebbe nel caso di accorpamento a Catania). Un' Autorità del Sistema Stretto invece garantirebbe un "Ponte sullo Stretto istituzionale" (vera risposta ai sostenitori del Ponte di ferro) che unirebbe, nelle scelte e nei servizi, le due sponde. Questo passaggio, riteniamo, sia l' unica possibilità per risolvere definitivamente l' annosa questione del passaggio dei TIR nel centro città, così come in quello di Villa S. Giovanni, aggravato da forti problemi di coordinamento tra i gestori degli scali. Tuttavia, anche su questo punto, che sembra di grande buon senso, vede ad oggi interventi politici tesi a continuare a frammentare le governance dello Stretto. Inevitabile pensare come due Autorità distinte facciano, e abbiano da sempre fatto, il facile gioco di chi continua a lucrare sulla disorganizzazione del traghettamento. Altro capitolo fondamentale per il rilancio del lavoro è la conclusione sospirata del porto di Tremestieri . Un' opera per cui la collettività ha investito oltre 100 milioni di euro e quindici anni di iter e che ancora non riesce a dare i suoi frutti. Il nuovo porto significherebbe un piazzamento di primo piano dello scalo nell' importante partita delle autostrade del mare, riducendo i costi ambientali e infrastrutturali del trasporto di persone e merci collegando la Sicilia al nord Italia e agli altri paesi mediterranei. Inoltre consentirebbe il decongestionamento urbano dall' insostenibile transito dei TIR dal centro cittadino, ipotesi che ha da sempre trovato le resistenze degli autotrasportatori e delle compagnie di navigazione per garantirsi il consolidamento della condizione di monopolio di fatto. L' annessa piattaforma logistica costituirà un' occasione di ulteriori posti di lavoro per l' indotto del trasporto, nonché un' ulteriore occasione per delocalizzare dal centro cittadino attività di indotto a forte impatto urbano . Infine, desideriamo ricordarle che il porto di Messina possiede, ma solo sulla carta, un' area di circa 144 mila mq che gode dello status di Punto Franco, all' interno della zona Falcata che beneficia, in attuazione alla legge n. 191 del 1951, di importanti sgravi fiscali e che quindi, se attivato, consentirebbe un importante impulso per il porto specialmente per il settore di import export e di trasformazione di beni e servizi ad alto valore aggiunto. Va ricordato a tal proposito che l' intervenuta normativa europea non consente di creare nuovi porti franchi e che, pertanto, non approfittare di questa

## -segue

---

occasione sarebbe un peccato non solo per Messina ma per tutto il Paese.

## Sistema Portuale: Cambiamo Messina dal Basso scrive al Ministro Toninelli

*Cambiamo Messina dal Basso scrive al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti*

Riportiamo di seguito la lettera scritta dal movimento Cambiamo Messina dal Basso al Ministro Toninelli: "Gent.mo Sig. Ministro, il Movimento Cambiamo Messina dal Basso ha visto il Movimento 5 Stelle, con particolare riferimento alla sua deputazione messinese e al MeetUp Grilli dello Stretto, al fianco di attività e manifestazioni politiche volte a rivendicare la necessità impellente di una completa riorganizzazione del sistema portuale di Messina e di attraversamento dello Stretto. Le priorità più pressanti ruotano essenzialmente attorno alle seguenti problematiche: Continuità territoriale Recupero dell' affaccio al mare urbano Rilancio delle attività produttive e dell' economia del mare Problematiche che sono molto più interconnesse di quanto, a prima vista, possano apparire e per cui desideriamo spendere alcune riflessioni che speriamo possano essere utili nelle scelte che dovrà compiere all' interno del suo mandato politico. Continuità territoriale Il sistema attuale sembra basarsi su un "comodo equilibrio" che comporta costi elevati e disservizi per il cittadino e introiti non commisurati per poche famiglie. Equilibrio garantito da un delicato intreccio di norme, cavilli, spazi compartimentati, frazionamento delle governance delle due sponde e dalla presenza di un competitor pubblico, appartenente al gruppo FS, che svolge il ruolo di utile comparsa. Emblematica, a tal proposito, l' ultima beffa del Bus di una Società, anch' essa del gruppo FS, che collega Cosenza a Catania e che transita nello Stretto a bordo delle navi del gruppo privato Caronte & Tourist. Quest' ultima circostanza è stata peraltro denunciata, tra gli altri, anche da esponenti di spicco del M5S. Date le premesse, il tema, più ampio, della continuità territoriale riteniamo non possa essere di secondo piano nell' azione di questo Governo. La competenza diretta dello Stato in un sistema di trasporti di interesse nazionale (come attesta l' appartenenza alle Autorità di Sistema portuale) e di natura interregionale è stato sempre visto, in maniera certamente inopportuna, come un ostacolo all' intervento specifico degli enti locali e delle Regioni di appartenenza. Va anche detto che i principi ispiratori del concetto di "continuità territoriale" sono da ricercare proprio nella Costituzione (art. 3 e 16), così come la materia dei trasporti interregionali. Attualmente il ruolo dello Stato è invece estremamente marginale,

## -segue

---

ridotto a una concessione ad RFI relativa al "collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna" (DM 138/T del 31 ottobre 2000, art. 2 lett. e). Da questa concessione i servizi passeggeri appiedati, le auto e gli automezzi commerciali sono tassativamente esclusi, con conseguenti ovvie ricadute negative soprattutto per gli abitanti e i pendolari delle due sponde dello Stretto. Va ricordato che l' **Autorità** garante della concorrenza e del mercato nella sua adunanza del 17 aprile 2002 deliberava che "il comportamento posto in essere da Tourist Ferry Boat Spa, da Caronte Spa, da Navigazione Generale Italiana Spa, consistente nell' applicazione di tariffe predatorie , costituisce una grave violazione dell' articolo 3 della legge n. 287/90" (provvedimento n. 10650 ( A267 )), evidenziando i continui rincari (si sono rilevati aumenti, negli ultimi tre anni, fino al 53% per le autovetture, fino al 150% per i passeggeri appiedati, fino al 90% per i mezzi pesanti) e che il costo dei biglietti risulta il più elevato in Europa per km come rilevato da un report promosso dall' Ufficio Statistica del Comune di Messina e il più elevato per l' attraversamento di Stretti inferiori a 10 nm in relazione all' indice Eurostat. Dodici sindaci dell' area dello Stretto, in particolare i sindaci pro tempore di Messina, di Villa San Giovanni, di Calanna, di Cardeto, di Scilla, di S. Roberto, di S. Alessio in Aspromonte, di Bagnara Calabria, di Laganadi e di Santo Stefano in Aspromonte, e i rappresentanti delle due ex Province di Messina e di Reggio Calabria, hanno sottoscritto un documento, trasmesso all' allora Ministro dei Trasporti On. Maurizio Lupi con prot. del Comune di Messina n. 270637 in data 15 novembre 2013, in cui si rilevava "il costante, rimarchevole, peggioramento dei servizi di collegamento tra le due sponde dello Stretto in termini di frequenza e di velocità fin dagli anni '70 dello scorso secolo e segnatamente negli ultimi anni" e si evidenziava "la ormai ineludibile necessità di un deciso impulso alla ricostruzione di un servizio integrato di collegamenti che assicurino la continuità territoriale costituzionalmente garantita". A far da contraltare alle richieste della collettività di un intervento deciso volto al contenimento dei costi e alla modifica delle modalità di attraversamento, un costante disinvestimento del servizio pubblico, con la continua riduzione dei transiti ferroviari. In tal senso riteniamo fondamentale attribuire alla flotta pubblica un ruolo diverso da quello di semplice competitor "scarso". La società ha tutte le carte in regola, se c' è la volontà politica, per porsi a garanzia della reale continuità territoriale effettuando una concorrenza al privato reale, laddove si parla servizi commerciali e svolgendo un ruolo sociale, relativamente alle comunità che abitano le due sponde. Il ruolo sociale, teso al raggiungimento della continuità territoriale dovrebbe includere tariffazioni agevolate per i residenti e per i pendolari (non solo appiedati ma anche con auto al seguito), garanzie di trasporto a tutte le fasce orarie (incluse quelle notturne), frequenza delle corse, trasporto di mezzi TPL. In questo modo si creerebbe un raddoppio virtuale di utenza per ogni servizio erogato in una delle due sponde dello Stretto, favorendo la nascita un vera conurbazione dello Stretto e la creazione di un polo culturale, sociale ed economico di prima grandezza nel sud Italia. Recupero dell' affaccio al mare urbano Non meno importanti le vicende che hanno riguardato, dal 1994 ad oggi a seguito della legge 84/94, la gestione delle aree cittadine che si affacciano al mare. Il decreto del Ministero dell' Infrastrutture e Trasporti che ha individuato la circoscrizione territoriale della locale **Autorità** Portuale ha infatti definito la ripartizione tra aree urbane e portuali con un colpo di accetta, includendo, tra le seconde pezzi, pregiati e storicamente a vocazione civica quali la cittadella fieristica, il lungomare cittadino, un parco alberato, un parco giochi attrezzato e addirittura strade di viabilità ordinaria . I circa 5 km di affaccio al mare del centro cittadino sono infatti transitati tout court all' AP con la conseguenza che le stesse aree sono diventate inaccessibili al cittadino o soggette al pagamento di canoni concessori da parte del Comune. Da qui il paradosso per cui un Ente pubblico (peraltro in procedura di pre-dissesto) si trova a pagare un altro Ente pubblico per permettere ai propri cittadini di usufruire di aree, necessarie per la qualità della vita e lo sviluppo sociale ed economico del tessuto urbano, storicamente di propria competenza. In pratica un' operazione che ricorda l' imposizione di "un pizzo di Stato". La titolarità di queste aree è stata formalmente rivendicata dall' amministrazione comunale (nel periodo 2013-2018) tuttavia il processo di ridefinizione dei confini non ha ancora portato a sostanziali variazioni. Un intervento ministeriale in tal

## -segue

---

senso sarebbe risolutivo di una questione annosa che accomuna a Messina, diverse altre città portuali. Più specificatamente, si chiede che la circoscrizione dell' Autorità Portuale di Messina sia rideterminata con l' inclusione delle sole aree effettivamente portuali (non tenendo conto di quelle che appaiono inserite ad hoc nel PRP ancora in fase di approvazione), lasciando quindi le rimanenti aree demaniali alla libera fruizione pubblica o dandole in concessione gratuita e perpetua al Comune di Messina per destinarle al raggiungimento dei suoi scopi istituzionali . Particolarmente dolorosa è stata la vicenda del quartiere fieristico, inspiegabilmente ricompreso nella circoscrizione territoriale dell' A.P. di Messina , vanto del Novecento messinese per aver ospitato la più antica e una delle più prestigiose fiere italiane, ricca di eventi culturali di primissimo piano (Rassegna Internazionale del Cinema Italiano, che per lungo tempo contese il primato in Europa alla Rassegna Cinematografica di Cannes e di quella di Venezia), fallita inesorabilmente al passaggio di competenze, stanti gli esosi canoni portuali (!) stabiliti dall' Autorità (con tanto di arretrati richiesti). 55 mila metri quadri, di assoluto pregio architettonico e urbanistico, con giardini secolari e un lungomare invidiabile, oggi versano nell' abbandono e nell' incuria, separati con una cancellata dalla possibilità fruizione pubblica, anche solo parziale. Del Decreto del Presidente della Repubblica n. 1038 del 25 settembre 1955, che all' art 21 recita "Avvenuto lo scioglimento dell' Ente [ente Fiera], gli immobili costruiti sulle aree cedute dal Comune di Messina, saranno trasferiti al Comune medesimo" , sembra non essere rimasta traccia. L' Ente, in scioglimento a seguito del fallimento nel 2012, ormai ha chiuso i battenti e il quartiere, come un buco nero in centro città, continua a essere gestito dall' Autorità Portuale. Il pallone è mio e preferisco scoppiarlo piuttosto che giocare assieme agli altri. Si segnala, a tal proposito, la più volte manifestata intenzione (da parte per altro di un Commissario che non dovrebbe portare avanti progettazione strategica e che risulta ormai alla guida dell' AP ininterrottamente dal 2012) di consegnare l' intera area a privati stranieri per la realizzazione di un vasto spazio terminalistico. In pratica ciò che è stato uno spazio di promozione economica, ricreativo e culturale di primaria importanza per la città di Messina per oltre un secolo, viene sottratto alla fruizione pubblica e consegnato a una proprietà privata, i cui profitti, generati sulle spalle dei messinesi andranno ridistribuiti all' estero. La piattaforma politica "Mare Negato", che ha visto impegnati i nostri due movimenti e diverse altre sigle e associazioni, ha messo recentemente al centro del dibattito politico cittadino questi argomenti, suscitando grande attenzione mediatica e partecipazione popolare. Un' altra vicenda che merita grande attenzione è quella relativa al recupero delle aree della cosiddetta zona falcata, ovvero la grande area falciforme che costituisce il nucleo storico del porto cittadino. Un tentativo di speculazione edilizia, a danno dell' ambiente e delle attività produttive, è stato portato avanti, negli anni passati con la redazione di un Piano Regolatore Portuale improntato sulla speculazione edilizia che prevedeva grandi torri per uffici di 60 m, alberghi e ben 3 porticcioli turistici (senza alcun piano di sostenibilità degli stessi). Il cosiddetto "Patto per la Falce", siglato nel gennaio 2016 da Regione, Comune e AP, prevedeva una riduzione sostanziale degli indici di cubatura e la rimozione delle funzioni alberghiere e di porto turistico a vantaggio della creazione di un parco urbano e archeologico e il recupero della cittadella seicentesca. Tale riduzione doveva avvenire in sede di VAS, eppure, alla sua pubblicazione (novembre 2017) di tutto ciò non c' era traccia, sollevando le ire e le opposizioni formali di molti cittadini (oltre al Movimento Cambiamo Messina dal Basso, Legambiente, Italia Nostra, CUB). La VAS, oltre a riproporre per intero gli indici di cubatura e le funzioni preesistenti, presentava grossolane valutazioni in materia ambientale, faunistica e floreale e evidenti anacronismi continuando, ostinatamente, a impennarsi attorno alla costruzione del Ponte sullo Stretto . Pur essendo abbondantemente trascorsi i termini in cui l' autorità precedente avrebbe dovuto provvedere a dare pubblicità delle opposizioni pervenute, dare risposta e aggiornare i contenuti del Piano, ad oggi non si ha nulla di tutto ciò. Alla luce di tutto ciò, le recenti dichiarazioni a mezzo stampa del Commissario "perpetuo" che fanno presagire speculazioni edilizie in aree che in precedenza erano il vanto cittadino della cantieristica, "aree ormai non più interessanti", non possono che farci ulteriormente preoccupare. Rilancio delle attività produttive e dell' economia del mare Messina è il più importante

## -segue

---

porto passeggeri d' Italia, il terzo nel Mediterraneo e il decimo d' Europa, con poco meno di 8 milioni di passeggeri ogni anno (Eurostat). Attorno a questa grande risorsa naturale, che è la richiesta di transiti tra la Sicilia e l' Italia, si sono sviluppate, nel tempo, numerose attività produttive, alle volte vero e proprio vanto nazionale. Basti pensare alla cantieristica specializzata nella lavorazione dell' alluminio e nella costruzione di aliscafi (a Messina, negli anni 50, i cantieri Rodriguez furono i pionieri di questa tecnologia). Negli anni '90 il comparto arrivò ad occupare oltre 20 mila persone, divenendo indubbiamente una delle maggiori fonti di sostentamento per le famiglie di Messina e della provincia. Da allora, il sistema ha percorso un continuo, inesorabile, declino fino ai minimi storici odierni. Certamente numerose sono le cause e non tutte di facile comprensione e soluzione, tuttavia riteniamo che il sistema portuale messinese abbia subito ingiuste penalizzazioni che l' hanno, nel tempo, danneggiato. Oggi abbiamo assistito con grande favore al cambio di direzione che il governo sembrerebbe intenzionato a compiere nel processo di riorganizzazione dei sistemi portuali. I rischi di un accorpamento della governance locale (per la verità, a nostro giudizio, deficitaria) a quella di Gioia Tauro, e ancor di più quello paventato accorpamento con Catania-Augusta, chiesto a gran voce dalla politica siciliana e dai traghettatori privati per motivi facilmente intuibili, erano sotto gli occhi di tutti. Accorpamenti temuti perché è facile presagire come scali a vocazione affine, quali in particolare quello catanese, attualmente nei numeri in forte ritardo sul crocerismo e sulle autostrade del mare, e quello di Augusta - Priolo per il petrolchimico comporterebbe una pericolosa concorrenza interna con il rischio di forte penalizzazione per chi si troverebbe a rivestire una condizione di maggior debolezza politica. La richiesta di una governance autonoma non è un capriccio campanilista, quanto come una normale ottimizzazione di un sistema che ha una vocazione specifica e che di questa vocazione deve fare il rilancio dell' economia locale. Il traghettamento nello Stretto è infatti certamente un unicum nazionale, non paragonabile con nessun altra realtà, ed è assurdo constatare come oggi le due sponde siano separate da un braccio di mare burocratico che le vede assoggettate a due Autorità differenti e non dialoganti (e così rimarrebbe nel caso di accorpamento a Catania). Un' Autorità del Sistema Stretto invece garantirebbe un "Ponte sullo Stretto istituzionale" (vera risposta ai sostenitori del Ponte di ferro) che unirebbe, nelle scelte e nei servizi, le due sponde. Questo passaggio, riteniamo, sia l' unica possibilità per risolvere definitivamente l' annosa questione del passaggio del TIR nel centro città, così come in quello di Villa S. Giovanni, aggravato da forti problemi di coordinamento tra i gestori degli scali. Tuttavia, anche su questo punto, che sembra di grande buonsenso, vede ad oggi interventi politici tesi a continuare a frammentare le governance dello Stretto. Inevitabile pensare come due Autorità distinte facciano, e abbiano da sempre fatto, il facile gioco di chi continua a lucrare sulla disorganizzazione del traghettamento. Altro capitolo fondamentale per il rilancio del lavoro è la conclusione sospirata del porto di Tremestieri. Un' opera per cui la collettività ha investito oltre 100 milioni di euro e quindici anni di iter e che ancora non riesce a dare i suoi frutti. Il nuovo porto significherebbe un piazzamento di primo piano dello scalo nell' importante partita delle autostrade del mare, riducendo i costi ambientali e infrastrutturali del trasporto di persone e merci collegando la Sicilia al nord Italia e agli altri paesi mediterranei. Inoltre consentirebbe il decongestionamento urbano dall' insostenibile transito dei TIR dal centro cittadino, ipotesi che ha da sempre trovato le resistenze degli autotrasportatori e delle compagnie di navigazione per garantirsi il consolidamento della condizione di monopolio di fatto. L' annessa piattaforma logistica costituirà un' occasione di ulteriori posti di lavoro per l' indotto del trasporto, nonché un' ulteriore occasione per delocalizzare dal centro cittadino attività di indotto a forte impatto urbano. Infine, desideriamo ricordarle che il porto di Messina possiede, ma solo sulla carta, un' area di circa 144 mila mq che gode dello status di Punto Franco, all' interno della zona Falcata che beneficia, in attuazione alla legge n. 191 del 1951, di importanti sgravi fiscali e che quindi, se attivato, consentirebbe un importante impulso per il porto specialmente per il settore di import export e di trasformazione di beni e servizi ad alto valore aggiunto. Va ricordato a tal proposito che l' intervenuta normativa europea non consente di creare nuovi porti franchi e che, pertanto, non approfittare di questa

## -segue

---

occasione sarebbe un peccato non solo per Messina ma per tutto il Paese. Certi che questo intervento sarà accolto con la giusta considerazione, Le porgiamo cordiali saluti e l' augurio di buon lavoro. Cambiamo Messina dal Basso"

## «Ecco perchè con le Zes si può aiutare la Sicilia»

*Il presidente dell' Autorità dello Jonio, Annunziata: «Siamo in ritardo, la Regione è finalmente attiva. Entro ottobre varato il necessario piano strategico»*

Le Zes, le zone economiche speciali, non sono una cosa misteriosa: i Paesi dell' Est Europa in difficoltà le hanno ottenute fin dal 1994 e continuano ad averle ancora per anni. Per la realizzazione delle Zes in Sicilia sono stati stanziati circa 60 milioni di euro ed è previsto che saranno impegnati quasi seimila ettari. Serviranno soprattutto per la realizzazione di ampi retroporti. Siccome il porto di Augusta e quello di Catania sono quasi contigui è possibile fare un solo unico retroporto? «Non solo è possibile, ma è naturale farlo, vista la contiguità territoriale e i comuni interessi economici - dice **Andrea Annunziata**, presidente dell' **Autorità di sistema del Mare Jonio** -. Per quanto riguarda il retroporto di Catania stiamo lavorando per fare un accordo di programma con il presidente dell' Interporto. Finora l' Interporto non ha avuto una grande fortuna. Bisognerà fare un collegamento più rapido, o su gomma, oppure meglio ancora un collegamento ferroviario, inserendolo nella Zes. Al porto di Augusta, ad esempio, stiamo realizzando il collegamento ferroviario con la linea Siracusa-Catania. Sono tre chilometri di nuova ferrovia che il prossimo anno entreranno in servizio». Nell' incontro di venerdì con il presidente Musumeci cosa è venuto fuori di nuovo? «Mi sono permesso di suggerire la creazione di sottozona come è stato fatto in Polonia e in altri posti, il che consentirebbe di raddoppiare il territorio da impegnare». Secondo alcune agenzie, Intesa San Paolo metterà un miliardo e mezzo a disposizione degli imprenditori che vorranno investire sul porto di Napoli. In Sicilia nessun annuncio del genere. «Su questo ci ho lavorato io quando ero in Campania. Si può fare anche in Sicilia. Napoli è più avanti perché c' è stata una delibera di giunta per varare il piano strategico. Però non è che il primo che arriva prende i fondi di Intesa San Paolo, è come chiedere un mutuo, ci vogliono tutte le garanzie. E comunque non è un regalo perché anche le banche ci guadagnano se si investe nelle Zes. Noi per l' **Autorità di sistema della Sicilia orientale** abbiamo nominato un consulente che si occupi di investimenti e che è lo stesso della Regione, si chiama Berlinguer ed è nipote del compianto Enrico Berlinguer. Il presidente Musumeci per fortuna è molto attivo e ha dato il termine di ottobre per la presentazione del piano strategico della Regione». Sul piano dei benefici fiscali che c' è sul piatto? «Il credito di imposta è la prima cosa (non si pagano le tasse ordinarie, almeno in parte, ndr), soltanto che bisogna capire un cosa: cioè questa misura dev'

## -segue

---

essere strutturale e durare almeno sette anni, altrimenti i 60 milioni stanziati finiscono subito e possono godere solo le imprese che già lavorano al porto e che comunque hanno resistito in questi anni difficili. Se però deve venire una nuova industria gli vogliamo dare almeno sette anni di tempo? I furbi dell' Europa dell' Est con il fatto di essere svantaggiati hanno avuto questi privilegi per 7 anni, poi altri 7 e infine ancora 7 in deroga. Ventuno anni, arriveranno al 2026. Anche la Sicilia è zona svantaggiata, e questo nessuno lo può mettere in dubbio». Ma al posto delle Zes non era meglio per la Sicilia chiedere l' esenzione totale per dieci anni di imposte e balzelli vari, come accadde una trentina di anni addietro? «Se parliamo con le Zes, già questo ci può bastare. Io giro il mondo, per fortuna nessuno mi chiede più né di camorra e né di mafia come hanno fatto fino a un paio di anni fa. I grandi armatori mi chiedono solo quando saranno pronte le Zes, perché la Sicilia è diventata veramente strategica. Siamo di fronte a Suez, siamo dirimpetto ai Paesi del Nordafrica. Quando saremo pronti con le Zes possiamo fare la cantieristica, ospitare nuove imprese. Per fortuna che siamo partiti in ritardo: così evitiamo gli errori che hanno fatto gli altri e possiamo partire velocemente recuperando il tempo perduto». Cosa sono Le Zes Le Zes, acronimo di Zone economiche speciali, sono già diffuse all' estero e la più sviluppata è quella di Dubai. In Italia sono state individuate aree del Sud collegate a zone portuali, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative per favorire lo sviluppo di imprese già insediate e l' attrazione di nuovi investimenti. In Sicilia le Zes sono state individuate nell' area portuale di Ct-Augusta-Sr e in quella di Palermo-Termini Imerese.

## Autorità Portuale di Messina. Germanà: "Toninelli passi dalle parole ai fatti"

"Che il ministro Toninelli stia valutando l'opportunità di istituire la sedicesima autorità del sistema portuale, quella dello Stretto di Messina, non può che farmi piacere. Ho da sempre criticato la riforma, tanto con Lupi, quanto con Delrio. L' autorità autonoma dello Stretto, per le sue peculiarità, avrebbe una sua logica e sarebbe una realizzazione di buon senso. Proprio per questo, se il M5S e il ministro Toninelli credono davvero in quello che dicono dovrebbero passare dagli annunci ai fatti, poiché in Parlamento, in questa legislatura, non vi è un solo atto che porti la firma di un deputato grillino che contempa l' istituzione dell' autorità portuale autonoma dello Stretto. Le uniche proposte di legge, già depositate, sono quelle di Forza Italia una a prima firma Matilde Siracusano, il ddl n. 566, e l' altra a prima firma Stefania Prestigiacomo, il ddl 896. Nonostante gli intendimenti di Casaleggio, il Parlamento ha ancora una sua funzione ed è bene che maggioranza e governo rispettino le procedure. Scelgano una delle due proposte di legge di Forza Italia e la votino". Lo dichiara, in una nota, Nino Germanà, deputato di Forza Italia, componente della commissione trasporti della Camera.

Novità tecnologiche per una maggiore efficienza, rispettando le regole imposte dall' Ue

## L' innovazione resta una delle priorità anche per ridimensionare le emissioni

*Collaborazione con le **Autorità portuali** fondamentale per lo sviluppo*

Qual è il vostro core -business?

"Il trasporto via mare di merci, rotabili e di passeggeri, anche se c' è da sempre una connessione con la terraferma. In tutto ciò, il ruolo delle **Autorità portuali** è fondamentale, perché attraverso la loro competenza ed assistenza si possono incrementare i traffici, condividendo la stessa mission".

**Avete mai pensato di occuparvi anche del trasporto via terra?**

"No, io devo fare bene il mio lavoro, che è via mare. In Sicilia abbiamo dei partner eccezionali che si occupano di trasporto a terra, i quali nel tempo sono cresciuti diventando anch' essi competitivi. Se facciamo una breve disamina, nel passato Catania era servita grazie alla ferrovia mentre Palermo vanta una tradizione per il trasporto su mare. La ferrovia, però, ha degli evidenti limiti, non potendo trasportare oltre venti trenta casse mobili e quindi non potrà crescere in questo business. Al contrario, ci sono navi che oggi possono trasportare 250 camion e semirimorchi e da qui a un anno e mezzo ci verranno consegnate le prime navi Grimaldi Green 5th Generation, che potranno trasportare 517 unità, quindi abbattere sensibilmente il costo medio unitario di trasporto. Queste navi sono costruite in cantieri cinesi e ci crediamo così tanto che, per cercare di accelerare i tempi, li premieremo con 10.000 dollari al giorno se dovessero consegnarcele prima della data stabilita.

Emetteranno zero emissioni in porto.

Noi saremo preparati alle nuove regole restrittive imposte dall' Ue, infatti le nostre nuove costruzioni saranno dotate di generatori a bordo che funzioneranno con batterie a litio della grandezza di quattro contenitori, in grado di ricaricarsi durante la navigazione grazie ai moti ondosi, fino a rag giungere il livello massimo. In questo modo, nel momento in cui si raggiunge il porto vengono azionate, azzerando le emissioni. Inoltre, l' impiego di pitture silconiche sulla carena permette allo scafo di scivolare meglio sul mare e ridurre l' attrito, consumando meno.

## -segue

---

Utilizziamo poi eliche particolari, costruite dalla Rolls Royce, che permettono di viaggiare evitando la dispersione di energia. Noi crediamo molto nell' innovazione. Detto ciò, puntiamo molto sull' intermodalità gomma -mare e ferro -mare, basti pensare ai collegamenti di questo tipo offerti dal Baltico ai Balcani e viceversa".

Concordato dall' **Autorità portuale**

## Mezzi veloci, un piano per la sicurezza utenti

L' **Autorità portuale** ha completato un intervento mirato ad accrescere la sicurezza dei passeggeri dei mezzi veloci di attraversamento dello Stretto di **Messina**, condiviso in modo definitivo con gli operatori **portuali** e le compagnie di navigazione in occasione di una riunione svoltasi l' 8 agosto negli uffici dell' Ente. «La sicurezza dei passeggeri e l' ordine delle operazioni **portuali** sono sempre al centro della nostra attività», dichiara il commissario De Simone.

Innanzitutto il ciglio della banchina Rizzo è stato messo in sicurezza sostituendo le transenne, precedentemente posizionate, con una più stabile e ordinata barriera di new jersey, sormontati da una rete metallica alta circa 1 metro che impedirà la possibilità di sporgersi rischiando la caduta in mare.

L' accesso al "corridoio" di imbarco è stato poi regolamentato con l' installazione di due cancelli (a due ante ciascuno) attraverso i quali sarà consentito il transito solo al momento dell' imbarco e dello sbarco; ciò eviterà lo stazionamento delle persone che, nonostante tutti i possibili accorgimenti di sicurezza, può sempre presentare situazioni di rischio. I cancelli, che permetteranno anche di separare i flussi in ingresso ed in uscita,

dovranno essere presidiati dal personale delle compagnie di navigazione per assicurare l' accesso solo ai passeggeri già forniti di titolo di viaggio.

## Sequestrata nave con 20 tonnellate di hashish, 11 arresti

*Abbordata in acque internazionali, è stata scortata nel porto di Palermo per l'ispezione*

I finanziari del nucleo di polizia economico finanziaria di Palermo, con il supporto operativo del gruppo aeronavale di Messina e la collaborazione del servizio centrale investigazione criminalità organizzata hanno sequestrato oltre 20 tonnellate di hashish, 400 mila litri di gasolio e la nave che li trasportava, 'Remus', battente bandiera panamense. La Gdf ha arrestato i componenti dell'equipaggio: 11 persone del Montenegro. L'operazione si è svolta col coordinamento e la direzione della Dda di Palermo. La nave, abbordata in acque internazionali, è stata scortata nel porto di Palermo per l'ispezione.

## Palermo, sequestrata nave con 20 tonnellate di hashish immerso nel gasolio: 11 arresti. Avrebbe fruttato 200 milioni

Una nave con oltre 20 tonnellate di hashish immerso in circa 400 mila litri di gasolio è stata sequestrata dai finanziari del nucleo di polizia economico finanziaria di Palermo, con il supporto operativo del gruppo aeronavale di Messina e la collaborazione del servizio centrale investigazione criminalità organizzata. A bbordata in acque internazionali, è stata scortata nel porto di Palermo per l' ispezione. Arrestati i componenti dell' equipaggio: 11 persone del Montenegro. L' operazione si è svolta col coordinamento e la direzione della Dda di Palermo. La nave si chiama 'Remus' e batte bandiera panamense. L' operazione - dice la Gdf - è il frutto di un' attività di intelligence e di analisi delle rotte seguite dall' imbarcazione che, dopo essere partita dal porto di Las Palmas in Gran Canaria, aveva dichiarato di essere diretta verso il porto di Tuzla (Turchia), via Alessandria (Egitto). La nave è stata seguita e osservata nel tragitto, con aeromobili e pattugliatori d' altura della Guardia di Finanza, e durante la navigazione davanti alle coste nordafricane ha spento ripetutamente il proprio trasmettitore AIS (Automatic Identification System) per nascondere la posizione. La Gdf, dopo aver raccolto elementi che indicavano un possibile traffico internazionale di droga, ha richiesto - attraverso la Direzione centrale dei servizi antidroga del ministero dell' Interno - l' autorizzazione all' abbordaggio, in acque internazionali, alle autorità panamensi. Il comportamento e le dichiarazioni dell' equipaggio della Remus hanno spinto i finanziari a scortare la nave nel porto di Palermo per l' ispezione, che è stata possibile grazie all' intervento dei Vigili del Fuoco di Palermo. Sono intervenuti anche gli operatori sanitari dell' Asp per monitorare le condizioni di salute dei militari impegnati nelle operazioni, rese difficili dalle esalazioni del combustibile. Dopo lo svuotamento di due serbatoi di prua, contenenti 20 mila litri di gasolio - spiega la Gdf - sono stati trovati oltre 650 sacchi di iuta con 20 tonnellate di hashish, di 13 diverse qualità, per un valore di mercato oscillante tra i 150 e i 200 milioni di euro. Nell' operazione hanno fornito il proprio contributo il Reparto Aeronavale ed il Gruppo della Guardia di Finanza di Palermo, oltre che Europol, il Maoc (Maritime analysis and operations centre) di Lisbona, la Dea statunitense e la polizia criminale del Montenegro, nell' ambito del progetto di collaborazione per garantire la sicurezza nei Balcani IPA

Considerato "miope" l'atteggiamento di chi snobba la recente proposta

## Portuali favorevoli all' arrivo di nuovi traffici

Milazzo «Invitiamo chi ancora oggi esprime perplessità su nuovi collegamenti tra il porto di Milazzo e altri scali nazionali a venire a trovarci nelle nostre case.

Crediamo troverà ben poco da mangiare a tavola. Perché da anni non riusciamo a portare a casa neppure il cibo indispensabile per le nostre famiglie».

I portuali del bacino mamertino, nell'apprezzare l'apertura di alcune forze politiche vicine all'ex sindaco Lorenzo Italiano ad incentivare i traffici marittimi per cercare di incrementare l'occupazione di chi, come loro, da tempo è in sofferenza, contestano le dichiarazioni di chi, invece, sostiene che tali percorsi non vadano presi in considerazione, definendoli addirittura "coloniali" e finalizzati a sgravare dal traffico gommato il porto di Messina.

«Dichiarazioni- affermano - che, evidentemente, arrivano da chi non conosce la grave situazione occupazionale di chi, invece, vedeva e aveva nel porto di Milazzo una fonte di reddito.

Oggi invece a lavorare sono solo in pochi e, per giunta, non c'è più nessuna rotazione. Ben vengano dunque nuovi traffici e anzi vorremmo che l'Amministrazione in carica si

pronunciasse sulla proposta formulata dall'Autorità portuale. Sarà un modo per comprendere quali sono le sue prospettive di sviluppo. Le affermazioni dei consiglieri vicini all'ex sindaco Italiano evidenziano che c'è chi è consapevole dello stato di grave disagio in cui ormai, da quasi un decennio, si trova questa città e ritiene opportuno invertire la rotta».

E in tale contesto anche i sindacati hanno ribadito la situazione di grande emergenza non solo occupazionale ma anche sociale, visto che molti portuali sono gli unici a portare un reddito a casa.

«Riteniamo - ripetono ancora una volta i sindacalisti del Fim Cub - che, in assenza di alternative, si debba cercare di dar corso alla nostra proposta formulata nei mesi scorsi che prevede il coinvolgimento di tutte le maestranze nella movimentazione delle merci portuali. E ciò mantenendo il vincolo dei 9 lavoratori previsti dall'articolo 17 approvato dal ministero e oggetto della gara bandita dall'Autorità portuale. Mensilmente la cooperativa "Gruppo portuale Milazzo" dovrebbe trasmettere all'Autorità portuale, alla Capitaneria, e quindi al ministero, un elenco dei soggetti impegnati nelle attività nel porto facendo ruotare tutti i propri soci-lavoratori».(r.m.)

Durissima nota dell' Ugl

## «Interporto, uno scandalo siciliano»

«La vicenda dell' Interporto rappresenta uno scandalo in piena regola nel panorama siciliano e non solo perché 17 anni e una pioggia di contributi europei non sono bastati per completare il sito che, anche se concepito male, potrebbe comunque essere uno dei principali snodi in vista dell' attivazione delle Zone economiche speciali in Sicilia - afferma il segretario generale territoriale dell' Ugl, Giovanni Musumeci - Invece, da una parte oggi stiamo assistendo ad una grottesca situazione per la consegna di alcune strutture, la gara per la gestione del polo logistico è andata deserta e non è stata più bandita, per la realizzazione dell' area intermodale si sta attendendo l' esito delle procedure del bando da 29 milioni di euro che prevedono anche la revisione del progetto e la strada che dovrebbe collegarli esiste solo sulla carta».

L' Ugl lancia un autentico grido d' allarme chiedendo ai soci dell' ente «una netta inversione di rotta per scongiurare un possibile fallimento e la perdita di una occasione di sviluppo per l' intera Sicilia orientale».

«Dal 2006 - ricorda il sindacato - a Catania c' è un polo logistico, in parte ancora da consegnare, con un' area intermodale ancora

oggi da costruire. Distanti tra loro almeno 2 km e non collegati poiché l' avveniristica "strada 4.5", in parte sopraelevata, che dovrebbe metterli in comunicazione, è rimasta sulla carta. A gestire tutto questo una società a totale partecipazione pubblica, in cui la Regione fa la parte del leone, che viaggia sempre a rischio default e impiega solo in terra etnea 13 lavoratori (già due volte in cassa integrazione), che solo da pochi giorni hanno ricevuto con ritardo 3 stipendi, mentre all' appello mancano luglio e la 14ª».

«L' interporto- continua Musumeci - è una cattedrale nel deserto e ha il suo culmine nel paradosso degli uffici amministrativi dislocati in un' altra sede presa in affitto 14 anni fa. I nuovi locali, costruiti di recente nell' area logistica alla zona industriale, sono pronti e collaudati, ma bloccati da un braccio di ferro tra la Società Interporti Siciliani e la Tecnis che li ha ultimati nel 2015, per una penale rigettata e una fattura non pagata. 2,5 milioni di euro per risolvere il contenzioso che, pur essendo iscritti in bilancio (senza il consuntivo sarebbe in disavanzo), non si trovano in cassa. Intanto l' Interporto continua a non produrre entrate, al netto delle poche decine di migliaia di euro ricavati dall' affidamento in gestione di una parte, ma solo uscite dovute in gran parte al costo del lavoro di circa 800mila euro l' anno, ma anche nel tempo degli emolumenti liquidati agli amministratori (dalla fine degli anni '90 quando erano in 11 nel consiglio d' amministrazione, ad oggi quando vi è un solo amministratore unico). Soldi che, manco a

## -segue

---

dirlo, sono stati impegnati anche per pagare il consueto stuolo di consulenti per quello che, negli annali, rientra nel novero delle principali incompiute siciliane e corre il serio rischio di fallire prima ancora di cominciare».

«Non vi è neanche - sottolinea il segretario dell' Ugl - uno straccio di accordo con Reti Ferroviarie Italiane per l' utilizzo dei binari, che dovevano essere realizzati da molti anni! In altri posti in quasi 20 anni, di Interporto, ne avrebbero fatto un altro nuovo per l' obsolescenza del primo, mentre qua ancora siamo quasi all' anno zero con pesanti ombre sulla gestione finanziaria della società per i troppi soldi andati in fumo. Ci sono zone d' ombra legate in particolare alle gestioni passate che la magistratura, soprattutto la Corte dei conti, non può non verificare visto che la vergogna è ormai sotto gli occhi di tutti. Ci appelliamo alla Regione e al presidente Nello Musumeci perché intervenga, visto che non è più tollerabile uno spreco di denaro pubblico tale da continuare a frenare la crescita economica di un contesto, come quello di Catania e dell' intero est isolano, già in grande difficoltà e provocare ricadute negative nell' ambito occupazionale».

Manifestazione d' interesse all' **Autorità Portuale**

## Autostrada del Mare: in arrivo la proposta di un nuovo vettore

*S' ipotizza un collegamento giornaliero per mezzi pesanti con Napoli*

Milazzo Puntuale ritorna l' ipotesi dell' autostrada del mare che possa collegare Milazzo con altri scali del Centro-Sud per il trasporto dei mezzi pesanti. Una via d' uscita che si cerca per sgravare lo scalo **messinese** dal gommato in transito sullo Stretto, soprattutto oggi che il porto di **Messina** si caratterizza sempre più per lo scalo di navi da crociera.

Nei giorni scorsi si è appreso di una richiesta presentata dall' azienda di shipping & tourism Lisciotta di **Messina** all' **Autorità portuale** nella quale si fa presente di essere stata incaricata da un vettore marittimo europeo di verificare la possibilità di intraprendere un servizio di linea di traghettamento di mezzi pesanti a partire da fine settembre che preveda un arrivo giornaliero da Napoli alle 7 e partenza sempre nella stessa giornata da Milazzo alle 24, a mezzo di due motonavi aventi capacità di carico di circa 1500 metri lineari. L' **Autorità portuale** ha già informato della richiesta sia il Comune di Milazzo che la Capitaneria di porto, anche al fine di ricevere un parere in merito all' opportunità di avallare tale iniziativa.

La proposta ovviamente sarà sicuramente oggetto di dibattito da parte delle forze politiche, visto che sino ad ora in quest' ultimo decennio il riscontro da parte degli amministratori locali è stato sempre negativo. E lo stesso sindaco Formica nel 2016 rigettò una richiesta avanzata dalla società Blufferies del gruppo ferrovie dello Stato di avviare, seppur a titolo sperimentale, un collegamento giornaliero da Milazzo con Gaeta per il trasporto merci. Anche in quel caso si contestò il gravame della presenza dei mezzi sulle strade cittadine evidenziando che Milazzo potrebbe avere giovamento da un simile collegamento, soltanto se gli attracchi fossero fuori dal centro cittadino (vale a dire Giammoro, o in altra rada, esempio).

Di diverso avviso invece gli operatori del porto che ritengono tale proposta "una opportunità importante dal punto di vista occupazionale in un periodo di evidente crisi. «Quali prospettive di lavoro si vogliono dare ai **portuali** dell' ex compagnia Garibaldi, illusi ed abbandonati?

- si afferma - Appare opportuno che il consiglio comunale, quale espressione dei cittadini, si pronunci in modo chiaro, valutando questa proposta e motivando scelte e prese di posizione, ma soprattutto

## -segue

---

disegnando un futuro credibile e soprattutto fattibile e non futuristico dello scalo che prima o poi avrà anche la banchina XX Luglio. Sarebbe riduttivo aver atteso tanto per costruirle e poi destinarle unicamente alle esigenze di Raffineria e Duferdofin». (r.m.)

## Porti: incontro con sindacati e armatori al Mit

*Santangelo, attenzione del governo. Focus su porto Trapani*

Le problematiche del settore portuale, con particolare attenzione alle questioni relative alla cosiddetta 'autoproduzione' delle operazioni portuali, sono state affrontate in un incontro - definito dal ministero dei **trasporti** "molto partecipato" - che ha riunito al dipartimento dei **trasporti** del Mit i sindacati e le associazioni degli armatori e della logistica alla presenza del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Vincenzo Santangelo e del Direttore generale del Dipartimento Maurizio Coletta. Durante l'incontro - è scritto nella nota del ministero dei **trasporti** - si è discusso anche delle criticità che vive il porto Trapani e che vede coinvolti, da un lato, i lavoratori delle imprese portuali e, dall'altro, gli armatori e in particolare il **Gruppo Franza, Caronte & Tourist** (Traghetti delle Isole). Dal 22 giugno scorso, infatti, i lavoratori portuali non possono più salire a bordo dei traghetti, con relativo susseguirsi di manifestazioni e incontri tra sindacati e Prefetto, a causa dei provvedimenti dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale che, secondo l'Impresa portuale S.r.l. di Trapani che ha proposto un ricorso al TAR Sicilia, sarebbero illegittimi. "Il Governo, - afferma il sottosegretario Santangelo - anche con la mia presenza, dimostra la giusta attenzione nei confronti delle problematiche portuali nazionali, delle imprese e dei lavoratori coinvolti". "Questioni complesse riscontrate in tutto il territorio nazionale, - conclude Santangelo - e molto diverse tra loro. Sottoporremo al Ministro Toninelli un report con quanto emerso dall'incontro di ieri".(ANSA).

MINISTERO. Le criticità che vive lo scalo sono state al centro di un incontro al Dipartimento per i trasporti. Ad organizzare la Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali

## Porto, vertenze e movimento merci Riunione a Roma

*OSantangelo: «L' iniziativa dimostra la giusta attenzione»*

Il lavoratori portuali di Trapani che dal 22 giugno scorso non possono più salire a bordo dei traghetti, per disposizione dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale.

Giacomo Di Girolamo OO Le criticità che vive il porto Trapani sono state al centro di un incontro al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale organizzato dalla Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Alla presenza del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il senatore trapanese del Movimento 5 Stelle Vincenzo Maurizio Santangelo, le sigle sindacali e le associazioni di armatori e della logistica hanno avuto un confronto con il direttore generale del Dipartimento Maurizio Coletta, al fine di valutare congiuntamente, infatti, le questioni relative alla cosiddetta autoproduzione delle operazioni portuali. Si tratta di una molteplicità di attività che si svolgono in ambito portuale che interessano principalmente il carico, lo scarico, il trasporto, il deposito, il movimento in genere delle merci e tutte le attività accessorie. Ed in particolare il termine autoproduzione si riferisce comunemente alla possibilità che, in base alla normativa vigente, a seguito di specifiche autorizzazioni da parte dell' Autorità di Sistema Portuale o dell' Autorità marittima, la nave possa svolgere autonomamente le operazioni e i servizi portuali. In questo contesto si inserisce una vertenza sollevata dai lavoratori portuali di Trapani che dal 22 giugno scorso non possono più salire a bordo dei traghetti, per disposizione dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale.

Un provvedimento che ha determinato un susseguirsi di manifestazioni e incontri e che, secondo l' Impresa portuale S.r.l. di Trapani, sarebbe illegittimo, tanto da indurla a proporre un ricorso al TAR Sicilia. Ma l' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale avrebbe ribadito che, per legge, non può non concedere l' autoproduzione se è l' armatore a richiedere di svolgere i servizi con i propri marittimi e comunque avrebbe assicurato che è piena la vigilanza quotidiana per il rispetto delle norme e dell' esercizio dell' autoproduzione.

## -segue

---

Nell' incontro al Dipartimento, definito «molto partecipato», il Governo, «anche con la mia presenza - afferma il sottosegretario Vincenzo Maurizio Santangelo dimostra la giusta attenzione nei confronti delle problematiche portuali nazionali, delle imprese e dei lavoratori coinvolti. Questioni complesse riscontrate in tutto il territorio nazionale, - osserva il senatore trapanese del Movimento5Stelle - e molto diverse tra loro». Per lo più il motivo del contendere ha riguardato, tuttavia, un' attività circoscritta quale quella del rizzaggio e del derizzaggio a bordo delle navi (con il termine rizzaggio, nel linguaggio marinaresco, si fa riferimento a quell' insieme di operazioni finalizzate a legare solidamente un oggetto allo scafo in modo che resti fisso durante i movimenti della nave ovvero quell' attività di fissaggio dei carichi di carri e vagoni ferroviari) e la quasi totalità delle richieste armatoriali ha riguardato questa attività senza interessare il resto delle operazioni e dei servizi portuali. Da qui le differenziazioni delle problematiche.

«Sottoporremo al ministro Toninelli un report con quanto emerso dall' incontro», conclude il senatore Santangelo. (\*GDI\*)

## Ferragosto: sette navi da crociera a Cagliari

*Oltre 25mila passeggeri nella settimana più bollente dell'estate*

(ANSA) - CAGLIARI, 13 AGO - Settimana di ferragosto bollente per il Terminal crociere di Cagliari: tra il 13 e il 19 agosto saranno ben sette le navi ospitate alle banchine del porto, tre delle quali previste nella giornata di martedì 14. Già in porto la lussuosa Celebrity Reflection, che ha attraccato al Molo Rinascita. La nave, battente bandiera maltese, appartiene al brand americano Celebrity Cruises del gruppo Royal Caribbean, ed ospita 2.900 passeggeri - quasi tutti americani - e 1.200 membri d'equipaggio. Tre le crociere in arrivo il 14: al Molo Rinascita saranno attraccate l'ormai "habitués" MSC Divina e l'elegante Aurora del brand inglese P&O, mentre al Molo Ichnusa farà bella mostra di sé la piccola e sfarzosa Seven Seas Voyager, della compagnia americana Regent Seven Seas. In totale quasi 10.000 passeggeri arriveranno in città già di buon mattino, per lasciarla poi nel tardo pomeriggio. Nel giorno di ferragosto ecco la Norwegian Spirit con i suoi 3.000 passeggeri, prevalentemente di origine statunitense. Il giorno seguente, puntuale all'appuntamento del giovedì, all'ormeggio ci sarà la Costa Diadema, con il suo carico di oltre 5.000 persone a bordo, che scalerà il porto di Cagliari fino a settembre.

Chiuderà la settimana, domenica 19, il secondo approdo della Celebrity Reflection, che sosterrà in porto per buona parte della giornata. Nella settimana che è appena iniziata saranno, dunque, oltre 25.000 le persone in arrivo a Cagliari con le navi da crociera. "L'elevata percentuale degli ospiti a stelle e strisce - fanno sapere dalla Cagliari Cruise Port - costituisce un indicatore tangibile dei risultati conseguiti grazie al proficuo lavoro svolto in collaborazione tra noi, il Comune di Cagliari e l'Autorità di Sistema Portuale per la promozione e lo sviluppo della Città e di tutto il Sud Sardegna come destinazione privilegiata nel mercato crocieristico mondiale".(ANSA).

# La Nuova Sardegna

---

## In quattro giorni 14mila arrivi

*Il porto turritano riferimento per turisti spagnoli e francesi: grandi risultati nonostante le criticità*

**PORTO TORRES** Lo scalo marittimo turritano riprende a sorridere nel periodo di Ferragosto grazie all' intenso traffico marittimo che segnala numeri importanti col controesodo e altri nuovi arrivi di vacanzieri per la seconda metà del mese con dati interessanti anche per settembre.

Nel porto commerciale la Nuraghes e la Mega Express sono arrivate da Genova e Tolone e sono immediatamente ripartite dopo le operazioni di sbarco e imbarco. Qualche ora dopo è arrivata dal porto ligure la Rhapsody, ripartita regolarmente in serata, e nel pomeriggio è arrivata sempre da Genova la Nuraghes. Movimento di passeggeri e auto anche nelle banchine del porto industriale: la Cruise Barcellona è arrivata di mattina presto da Civitavecchia, per poi dirigersi verso Barcellona, e prima delle 12 è stata la volta della Cruise Roma ad attraccare al molo Asi per poi mettere la prua in direzione dello scalo laziale. Traffico passeggeri. Il 14, 15, 16 e 17 agosto sono partiti 16mila e 682 passeggeri con destinazioni nazionali e internazionali e ne sono sbarcati 13mila e 418 nel porto turritano. I dati complessivi riguardano le linee Porto Torres-Genova delle compagnie **Grandi navi**

**veloci** e Tirrenia, della linea Porto Torres-Tolone della Corsica Ferries e della linea Porto Torres-Civitavecchia-Barcellona della compagnia Grimaldi. Viabilità portuale. Un aspetto importante da sottolineare nei periodi caldi è quello del traffico veicolare all' interno della zona portuale.

La viabilità non permette infatti un flusso accelerato sia durante lo sbarco sia quando c' è l' imbarco. Il problema da origine a file immense di auto e questo si verifica soprattutto quando Tirrenia, Gnv e Corsica Ferries hanno lo stesso orario di partenza. Tra imbarchi e sbarchi ci sono circa 1000 auto che transitano nell' area portuale - considerando che nel fine settimana Tirrenia e Gnv effettuano doppie corse sulla tratta Porto Torres-Genova - e il traffico veicolare è molto sostenuto. Capitaneria. «Le difficoltà nascono quando le auto arrivano in porto per imbarcarsi - dice il comandante della Capitaneria di porto Emilio Del Santo - e non trovano l' esatta direzione della **nave**: con la Port Authority e la polizia locale ci dobbiamo incontrare per studiare una soluzione valida per la prossima stagione. Una proposta è quella di creare un primo check in passeggeri nella rotonda di via dell' Industria, per indirizzarli al loro imbarco, e un altro punto di smistamento nell' ingresso portuale vicino alla guardia di finanza». Segnaletica e buchi stradali. All' interno del porto permangono ancora delle forti criticità sulla sicurezza

## -segue

---

stradale, con automobilisti e pedoni costretti a fare gimcane per evitare i buchi presenti sull' asfalto. La Capitaneria di Porto ha segnalato sei mesi fa all' Autorità di sistema portuale la pericolosità di alcuni tratti, dove i veicoli in transito sono costretti a percorrere un tratto di strada contro mano per schivare le buche presenti. Il presidente dell' Authority Massimo Delana aveva risposto allora che era in atto la procedura per individuare una ditta che si dovrà occupare della manutenzione del manto stradale nei tratti danneggiati.

GAVINO MASIA