



INDICE



Primo Piano

- **Riforma dei Porti** (La Repubblica GE)

Dai Porti:

Trieste:

"...Il Porto Vecchio unisce Serracchiani e Dipiazza..." (Il Piccolo)

"...Porto Vecchio Trieste, a breve protocollo per 50 mln dal Governo..."

(L'Informatore Navale)

"...Il Masterplan di Italia Nostra "timone" per Porto Vecchio..."

(Il Piccolo)

Genova:

"...Pettorino rilancia: presto due piloti sulle navi più grandi..."

(Il Secolo XIX)

"...Genova, i costi delle opere non fatte..." (Il Giornale)

"...Aspettando la Torre il "sogno" dei piloti è un fanale verde..."

(The MediTelegraph)

"...«Per far funzionare il porto non servono colate di cemento»..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Un museo per la Concordia "La storia non si cancella"..."

(La Repubblica)

Livorno:

"...«E' la legge a dire che le acque in porto deve gestirle Asa»..."

(Il Tirreno)

Napoli:

"...Napoli: Stop agli accessi in porto, se non paghi non entri..."

(Corriere Marittimo)

Taranto:

"...Taranto, il 10 gennaio via libera all'Agenzia del lavoro..."

(Informazioni Marittime)

Messina:

"...Messina, la "cassa" durerà due anni..." (Il Secolo XIX)

"...Rada di San Francesco, Accorinti boccia le proposte di CMdB: ok al rinnovo della concessione in scadenza..." (Ilcittadinodimessina.it)

DIVERSO PARERE

PIERFRANCO PELLIZZETTI

Riforma dei porti Falsa partenza e troppi difetti

VENERDÌ 30 scorso è saltata la prima riunione del Comitato di Gestione degli scali Genova e Savona, che ha sostituito i vecchi Comitati Portuali rappresentativi delle categorie territoriali. Un rinvio per inconfessato smarrimento nei meandri di una nuova normativa che prevede



controlli da parte dell'onnipresente ANAC; l'agenzia anti-corruzione mai legittimata democraticamente,

beni designata anzianamente, e presieduta con sorrisetto beffardo da quel Raffaele Cantone, intermittente negli interventi quanto sempre attento alle attese del committente. Sulla base di ragionamenti sviluppati in queste pagine da un giurista del calibro di Stefano Rodotà, viene da chiedersi: a seguito del voto referendario del 4 dicembre, che ha bocciato non solo l'abrogazione di alcune norme costituzionali quanto un intero disegno rifondativo delle istituzioni, basato sui criteri della centralizzazione top-down e dell'uomo solo al comando, quale è la legittimità dell'odierno assetto imposto alla portualità italiana? Ossia, la riforma che porta il nome di Graziano del Rio. Nonostante si tratti - probabilmente - del politico di maggior spessore nella compagine ministeriale, composta da molti dilettanti allo sbaraglio, allestita da Matteo Renzi e fotocopiata da Paolo Gentiloni (a parte il melanconico Marco Minniti e la pittoresca new entry all'istruzione di Valeria Fedeli).

SEGUE A PAGINA VI

Porti, riforma che va ripensata

«DALLA PRIMA DI CRONACA
PIERFRANCO PELLIZZETTI

INIZIANO così - a venire subito al pettine le contraddizioni di una sedicente regolazione che pretenderebbe di rifondare l'ordine del sistema marittimo nazionale con il cervelletto accorpamento di porti, senza produrre il benché minimo vantaggio competitivo a fronte di prevedibili conflitti di interesse tra i soggetti accorpati; l'efficientismo semplicistico di mettere a tacere le voci locali, sostituito dall'accentramento a mezzo del concerto verticistico "presidente di designazione ministeriale - ministro competente (?)".

Provvedimenti del tutto insignificanti rispetto al momento che l'intera logistica marittima mondiale sta vivendo. Insomma, se è vero che anche la ratio di questa pseudo riforma venne bocciata il 4 dicembre, ora si impone il tema di sottoporla a radicale revisione.

Ma qui viene fuori un problema che investe l'intero quadro politico italiano: la mancanza di iniziativa da parte dei soggetti che avevano propugnato il NO ai quesiti referendari. A onore del vero, solo la CGIL sembra aver colto gli effettivi significati di sistema in quanto è avvenuto, raccogliendo oltre tre milioni di firme per promuovere un nuovo referendum e azzerare alcune macroscopiche patologie nel mercato del lavoro prodotte dal duo Renzi-Poletti; in particolare la precarizzazione dell'impiego a mezzo voucher. Ma i campi da

mettere in discussione, "nell'accozzaglia" di operazioni per una nuova statualità respinta al mittente dal popolo italiano, sono molti altri; dall'attacco alla scuola repubblicana (pubblica) alla tentata desertificazione dei corpi intermedi e alla contrazione degli spazi di controllo del corpo elettorale. Tra questi - per noi liguri - spicca la questione portuale.

Considerando che nei tanti smash mancati dal duo Boschi/Renzi lo scorso dicembre, c'è anche la mancata cancellazione della (pur pessima) revisione del Titolo Quinto della Costituzione, la competenza per prendere l'iniziativa in questo ambito rimane all'Ente Regione. Cosa intenderà fare al riguardo il Presidente Giovanni Toti?

05/01/2017 16:30

FACCIA A FACCIA IN MUNICIPIO

Il Porto vecchio unisce Serracchiani e Dipiazza

Tregua Regione-Comune su Porto vecchio

Faccia a faccia tra Serracchiani e Dipiazza. Intesa su cronoprogramma e modalità di spesa dei 50 milioni stanziati da Roma

di Gianpaolo Sarti

Le strette di mano, gli auguri e l'auspicio di una "proficua" collaborazione. Per Debora Serracchiani e Roberto Dipiazza il 2017 si è aperto sotto una buona stella: quella del Porto Vecchio. La presidente della Regione e il sindaco di Trieste ieri hanno fissato un primo cronoprogramma per avviare le opere sostenute dal maxi finanziamento del governo Renzi. Ci sono 50 milioni di euro in ballo e ora si deve decidere come e quando spenderli.

I due hanno le idee piuttosto chiare. Serracchiani ha deciso innanzitutto di sottoscrivere un protocollo operativo tra Regione, Comune **Autori a** **portuale** e ministero dei Beni e delle Attività Culturali. In modo da definire la fase progettuale e attuativa degli interventi. In particolare, come già stabilito in sede ministeriale, i lavori riguarderanno la viabilità (3 milioni e 500 mila euro), il

Polo museale (25 milioni), il trasferimento in Porto vecchio dell'Icgeb (12 milioni), il recupero dell'Ursus (5 milioni e 500 mila), il restauro della "Locanda" (800 mila) e la riqualificazione delle banchine (3 milioni e 200 mila euro).

Il protocollo servirà a chiarire anche «chi fa cosa»: la Regione intende accordarsi con il sindaco su quale sarà, in futuro, il ruolo del Comune, vale a dire il "soggetto attuatore" dei lavori. La governatrice, dal canto suo, ha anche messo a disposizione gli uffici tecnici regionali di Fvg Strade per affiancare quelli municipali così da progettare la nuova viabilità. «Abbiamo ottenuto delle risorse importanti dal governo precedente - ha rilevato la presidente della giunta - per passare a un'operatività concreta su una parte di Trieste che rappresenta il futuro non solo della città, ma dell'intera regione. Per questo abbiamo inteso im-

primare un'accelerazione che possa essere coerente con quello che poi sarà il progetto complessivo del riuso di Porto Vecchio. Sta andando avanti uno dei più grandi regali che la Regione fa alla città di Trieste e al Friuli Venezia Giulia, cioè il recupero di un'area importante. È un lavoro di squadra, in cui la Regione ha fatto il suo e in tempi direi piuttosto veloci, grazie anche all'attenzione del governo».

«Ciò del governo Renzi prima - ha evidenziato - e poi adesso, ancora, del ministro Franceschini. Siamo quindi andando avanti per predisporre tutti gli atti che ci permetteranno di impiegare i 50 milioni».

Soddisfatto Dipiazza, che abbozza una data. «Credo che nel giro di 30-40 giorni avremo il protocollo per partire». E, sottolineando «l'ottimo» rapporto con la Regione, ha puntualizzato che «quando si lavo-

ra assieme nell'interesse del territorio i risultati si raggiungono». Perché il Porto Vecchio, consegnato al Comune, «è patrimonio della città, è un ambizioso progetto per tutta la regione e solo uniti possiamo raggiungerlo». Una partita, ha fatto sapere lo stesso Dipiazza, che il diretto interessato e la presidente fin qui hanno voluto gestire «in silenzio, sia da una parte che dall'altra, perché l'accordo tra noi era di stare zitti e risolvere i problemi. Infatti, a inizio anno, ci siamo subito incontrati. Lei è in gamba, io altrettanto. E i risultati si vedono».

È rimasto sostanzialmente fuori dal tavolo, per il momento, l'annoso tema della Ferriera: «Ogni istituzione svolge il suo ruolo - ha chiosato Serracchiani - a volte le opinioni possono essere diverse, ma per quanto mi riguarda la collaborazione tra noi sarà sempre utile e fattiva».



LA SEDE

INFORMAZIONE E RIFERIMENTI

Uti a palazzo Galatti

«Chiederemo che palazzo Galatti, già sede della Provincia, diventi sede dell'Uti. Lo annuncia il sindaco Roberto Dipiazza a margine dell'incontro con la presidente Debora Serracchiani, in cui si è parlato anche dell'organizzazione delle unioni territoriali intercomunali. Il 12 gennaio è prevista una riunione con l'assessore regionale competente, Paolo Panonin, «per sciogliere anche alcuni nodi molto semplici», ha anticipato proprio Serracchiani. Tra cui, appunto la sede. «Se la domandano siamo pronti a cederla», ha affermato la presidente. «L'Uti giuliana sta già lavorando - ha spiegato la governatrice - compreso il piano di sviluppo». (g.s.)



Debora Serracchiani e Roberto Dipiazza a colloquio a margine del vertice su Porto Vecchio

Porto vecchio Trieste, a breve protocollo per 50 mln dal Governo

(ANSA) - TRIESTE, 4 GEN - Entro 30 o 40 giorni sarà pronto il protocollo che consentirà a Trieste di iniziare a spendere i 50 milioni di euro che il Governo ha stanziato per l'area del Porto vecchio. È la risoluzione principale emersa oggi dall'incontro fra la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza.

I due enti si sono accordati sulla distribuzione e sui modi della spesa, per cui ora basta chiudere il protocollo con il Mibact. Un passo che per Serracchiani arriverà in "tempi brevi", e che Dipiazza quantifica in "30 o 40 giorni".

Per Serracchiani "va avanti quello che è uno dei più grandi regali della Regione a Trieste e al FVG, il recupero di Porto vecchio. Un'operazione che è stata e continua a essere un lavoro di squadra". In questa partita, ha aggiunto, "la Regione ha fatto il suo e l'ha fatto in tempi veloci. Forte anche l'attenzione del governo Renzi prima e Gentiloni oggi.

Inizieremo a spendere in tempi brevi".

Dipiazza ha aggiunto che "la fase di progettazione sarà molto rapida perché il precedente concessionario, Portocittà, aveva già steso i progetti per gli allacciamenti viari e di altro tipo. Non resta che realizzarli, visto che ora abbiamo la copertura finanziaria". Discusso anche il tema dell'Uti, per la quale il Comune ha chiesto e ottenuto la storica sede della Provincia di Trieste in piazza Vittorio Veneto. (ANSA).

Il Masterplan di Italia Nostra “timone” per Porto vecchio

In questi giorni dovrebbe essere stato definito il passaggio al Comune di Trieste delle aree del Porto vecchio a seguito dell'emendamento inserito dal senatore Francesco Russo nella Legge di stabilità 2014. Il governo, tramite una delibera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica), ha stanziato 50 milioni di euro da spendere nell'arco di sei anni per l'avvio dei lavori di riqualificazione del Porto vecchio. Il finanziamento fa parte del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e precisamente del Piano stralcio "Cultura e Turismo" previsto dalla delibera del Cipe n. 3/2016. Delibera che inquadra il recupero del Porto vecchio tra gli «interventi di grande spessore volti al recupero di strutture dismesse e degradate di grande valore culturale».

Il Masterplan di Italia Nostra, redatto nel 2013, è stato fondamentale in tale assegnazione. Infatti nella scheda ministeriale si indicano le linee guida del Masterplan, considerato strumento direttorio per il Porto vecchio e si fa evidente riferimento alla corposa documentazione che lo compone e che ne sta alla base. Infatti nella Scheda d'intervento si dichiara che l'intervento sul Porto vecchio, per cui sono stati stanziati 50 milioni di euro finalizzati al restauro e alla valorizzazione dell'area «prende le mosse dal Masterplan elaborato da Italia Nostra che si prefigge i obiettivi strategici del recupero funzionale e strutturale dell'ambito del Porto vecchio...» e aggiunge alla fine del documento che «gli utilizzatori finali (dei fondi)... dovranno assumere l'impegno di attuare le previsioni del Masterplan». Si dice che «nella prima fase d'intervento si procederà con la messa in sicurezza di tutti gli edifici e che gli interventi sui magazzini e i manufatti storici saranno di recupero funzionale e secondo criteri edilizi di restauro leggero...». Si raccomanda la tutela architettonica stabilita nel 2001 affinché l'area non diventi un qualsiasi waterfront e mantenga l'identità del distretto storico portuale. Per il riutilizzo dell'area si deve provvedere alle opere di infrastrutturazione e ai sottoservizi. A questo proposito nel documento si fa riferimento a quanto già ipotizzato da Portocittà. L'attuazione degli interventi non dovrà inoltre avvenire attraverso un concessionario unico.

Considerato che storicamente il Porto vecchio è stato luogo di sperimentazioni di applicazione di brevetti, di nuove tecnologie e di nuovi materiali costruttivi, il Masterplan propone la collaborazione scientifica di studiosi internazionali (Comitato scientifico internazionale attivo dal 2010), di competenze specifiche da individuare nell'Università di Trieste e nell'Area Science Park, per applicazioni di tecniche e di materiali ecosostenibili.

A seguito della nuova situazione giuridica del Porto vecchio, alcune parti del Masterplan andranno modificate. Quindi esso sarà modificato nella parte in cui sarà necessario farlo, ai sensi del Decreto del commissario del Governo nella Regione Friuli Venezia Giulia del 26 gennaio 2016, in virtù del quale è stato stabilito lo spostamento di parte del Punto Franco del Porto vecchio in altri siti, nonché ai sensi delle Intese intercorse fra la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, **Aurora Ponzio**, e il sindaco di Trieste, in accordo a loro volta con le altre istituzioni interessate, così come è stata concordata la cosiddetta “dividente” del territorio del Porto vecchio. Per gli effetti di tale accordo la linea di costa rimane in capo all'Autorità di sistema portuale e al Demanio, con la continuità del regime di Porto Franco, mentre la rimanente parte del territorio viene sdemaniazzata e trasferita al patrimonio del Comune di Trieste. Il Masterplan potrà diventare il punto di partenza su cui confrontarsi e Italia Nostra Nazionale, a nome del presidente nazionale Marco Parini, è pronta a offrire la propria collaborazione e le competenze nel lavoro tecnico istituzionali.

**referente Porto vecchio - Italia Nostra Nazionale*



Pettorino rilancia: presto due piloti sulle navi più grandi

L'ammiraglio: Sulla sicurezza lavoriamo ogni giorno. Ma ritardi e conflitti interni bloccano le scelte dell'ente portuale

LA SICUREZZA in porto è un elemento indispensabile e in continuo aggiornamento spiega l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria genovese ritrovatosi fino a dicembre scorso a commissario dell'ex **Autorità portuale**, un anno invece dei due mesi inizialmente prospettati, a causa dell'allungamento dei tempi della riforma del settore. Posso garantire dice Pettorino - che in porto ci sono tutti gli elementi necessari alla sicurezza, che è un fronte sul quale lavoriamo ogni giorno, per incrementarla sempre di più.

La sicurezza è garantita nell'attività giorno dopo giorno dalle norme internazionali, dall'attività di Capitaneria, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, così come dai terminalisti che intervengono per migliorare le strutture (a fronte di sconti sul canone demaniale).

Tra pochi giorni entrerà in vigore un nuovo decreto della Capitaneria che imporrà l'utilizzo del doppio pilota sulle navi oltre una certa dimensione.

Tuttavia, sono evidenti le lentezze burocratiche, di cui nessuno parla volentieri ma che si commentano da sole: a proposito del faro verde all'ingresso del porto, è almeno da tre ammiragli a questa parte che la Capitaneria di Genova sollecita la direzione Fari della Marina militare per avere i progetti e le indicazioni per costruire il famoso fanale verde all'imbocco dello scalo.

L'ex presidente del porto, Luigi Merlo, preferisce non parlare. Non si possono però non ricordare i conflitti interni all'amministrazione di Palazzo San Giorgio dopo il 2012: l'inchiesta sul direttore tecnico Andrea Pieracci, condannato a ottobre 2016 a due anni per abuso di ufficio, il doppio intake (tecnico e amministrativo) assunto dal già segretario generale Sandro Carena, il muro contro muro degli ultimi anni tra lo stesso Merlo e i revisori dei conti, con provvedimenti bocciati o contestati decine di volte. Le segnalazioni anonime in procura e le cordate interne.

Così sulle cose che toccavano più di un interesse, grandi o piccole che fossero, o che potevano diventare a rischio di conflitti, la struttura amministrativa ha reagito andando avanti con i piedi di

-segue

piombo.

Anche il ritardo sulla Torre Piloti nasce da questo clima: la struttura, crollata la notte del 7 maggio 2013 a seguito dell'urto della nave "Jolly Nero", con nove vittime, doveva essere ricostruita entro lo scorso anno, ma prima le osservazioni dei revisori dei conti, poi a dicembre il Comitato portuale, (l'ultimo della storia, prima di essere messo in soffitta dalla riforma Delrio) ne ha rinviato contro il parere di Pettorino la realizzazione, suscitando l'allarme dei Piloti del porto: il comandante John Gatti ancora ieri è tornato a ricordare che la Torre non è un capriccio ma una necessità.

E gli anemometri? La centrale doveva essere posta sopra il tetto della Torre, poi crollata.

Trovata - dopo parecchio tempo - una nuova collocazione per il collettore alla Stazione Marittima, quest'anno dovrebbero entrare in servizio cinque degli 11 strumenti previsti.

Tutto sempre avanti adagio.

GENOVA, I COSTI DELLE OPERE NON FATTE

Tutti i numeri dei ritardi per la città e per il Porto causati dalla mancata realizzazione delle grandi infrastrutture ferroviarie e stradali. Molte le denunce inascoltate negli ultimi anni

■ Le denunce, negli anni scorsi, erano state molte, ma sempre inascoltate. Con tutte le grandi opere, soprattutto quelle necessarie per far uscire le merci dal Porto, rimaste bloccate, eternamente annunciate e altrettanto eternamente non realizzate. Dopo la segna-

lazione del presidente di Assiterminal sui 345 milioni non investiti nel Porto di Genova, l'ex sottosegretario ai Trasporti del governo Berlusconi porta nuovi dati e cifre.

Massimiliano Lussana a pagina 7

LE DENUNCE Del presidente di Assiterminal Marco Conforti e dell'ex sottosegretario del governo Berlusconi Mino Giachino

Infrastrutture, i costi dei ritardi

La mancata realizzazione di strade e ferrovie penalizza soprattutto il Porto, rispetto a quelli europei

Massimiliano Lussana

■ Atto primo, scena prima. Sul palco del convegno livornese dedicato all'ultimo compleanno, il venticinquesimo, della vecchia legge sui Porti, la numero 84 del 1994, il moderatore Bruno Dardani incalza per tre volte il presidente di Assiterminal Marco Conforti. Lo sventurato risponde: «Nel Porto di Genova ci sono 345 milioni di investimenti fermi». Il testo e il libretto dell'opera vengono pubblicati sul *Giornale del Piemonte e della Liguria* e parte il dibattito (atto primo, scena seconda).

Atto secondo. Mino Giachino, sottosegretario ai Trasporti dell'ultimo governo di Silvio Berlusconi, oggi presidente di Salmare, il braccio delle spedizioni del colosso di Aldo e Roberto Spinelli, mette nero su bianco alcuni numeri, a partire dagli ottocentomila container (seicentomila secondo una stima più ottimistica di un'inchiesta del *Secolo XIX*) che il Porto di Genova perde a favore di Rotterdam e Anversa, i competitor del Nord Europa. Un numero «che trasse portuali, Iva e lavoro logistico varrebbe cinque mi-

liardi di prodotto interno lordo e migliaia di posti di lavoro. Con quei container, il nostro Pil crescerebbe oltre l'uno per cento e darebbe benefici sia alla riduzione del debito pubblico che alla creazione di posti di lavoro».

Giachino sfodera dalla giacca un suo discorso da sottosegretario ai trasporti dell'esecutivo Berlusconi a Palazzo San Giorgio, il 4 giugno del 2010, «quando presentai i lavori del Piano Nazionale della Logistica e anche allora il signor Spinelli si dichiarava disponibile a investire. Il Piano venne definito dopo tante consultazioni e consegnato al governo di Mario Monti dopo l'approvazione della Consulta Nazionale dei Trasporti e della Logistica a settembre 2012, ma quell'esecutivo lo mise in libreria. E solo il ministro attuale Graziano Delrio, titolare dei Trasporti nell'ultima parte dell'esecutivo di Matteo Renzi e in quello di Paolo Gentiloni, come lui molto onestamente ebbe a dichiarare in Senato, lo utilizzò per scrivere il suo Piano dei porti e della logistica».

Ma è a questo punto che il numero uno di Salmare parte con la sua *vis polemica*, che non lo abbandona mai e

che ha dimostrato anche agli Stati Generali dello Shipping organizzati il mese scorso dal *Meditelgraph*: «Abbiamo perso quasi cinque anni che in economia sono una eternità, così come si è perso tempo nella realizzazione dei collegamenti ferroviari tra il porto e il retroporto piemontese, così come è rimasta bloccata la Gronda autostradale. Quella scelta del governo Monti è costata tantissimo e addirittura Genova esita ancora nel rinnovo delle concessioni a terminal che in questi anni hanno sviluppato il lavoro nel Porto di duecento volte e nella definizione del progetto della nuova diga foranea che consentirebbe l'arrivo delle navi dell'ultima generazione».

Con, in più, uno *sfregio politico*: «Paradossalmente, gran parte del mondo dello shipping genovese, alle elezioni del 2013 ha appoggiato Scelta Civica di Monti, il cui governo aveva affossato le prospettive di sviluppo del nostro Porto. Voti che, se convogliati su Forza Italia e sul centrodestra, avrebbero permesso di vincere a Berlusconi e di portare avanti sul serio il nostro piano della logistica».

Mica finita. Il sottosegretario ai Trasporti del governo di Berlusconi cita a memoria le pagine 202 e 203 del libro di Rosario Romeo sulla vita di Camillo Benso conte di Cavour, dove si spiega come disincanto e pessimismo fossero una cifra stilistica del Nord-Ovest da tempi immemorabili. «Il gap infrastrutturale», spiega Giachino, «è oggi il maggiore ostacolo a una forte crescita del turismo e della logistica, i due volani di sviluppo possibili per Genova. Insomma, gli investimenti nel Porto e soprattutto nei collegamenti fra il Porto e il Gotardo e i collegamenti veloci con le grandi città, sono la priorità».

I ritardi nel Terzo Valico, nelle infrastrutture, nella Gronda, in una città e in una regione che pagano moltissimo l'isolamento sono ferite che sanguinano nel corpo di una città che non ha ancora sanato la perdita delle Partecipazioni Statali e la decrescita, tutt'altro che felice. Anche demografica, con il passaggio da quasi 850mila abitanti e l'obiettivo di raggiungere il milione, a meno di seicentomila, «nuovi genovesi» compresi. In questo dato da cen-

-segue

simento, c'è il racconto della crisi di Genova.

Con un'ultima avvertenza: «Senza la Tav e con il Gottardo, i francesi che vogliono trasportare merce su rotaia

all'Interporto di Verona, hanno maggiore convenienza a salire a Basilea, passare a Zurigo e scendere fino a Milano e di lì a Verona». Un vero e proprio paradosso che è un

fermo immagine sui problemi delle infrastrutture liguri e genovesi.

Il resto è in due cifre. La crescita del Pil in Italia è attorno allo 0,8 per cento all'an-

no. Solo con quello che si perde con la logistica non sfruttata a dovere e i container che emigrano verso i grandi Porti del Nord Europa, si recupererebbe l'un per cento.

Detto tutto.



CANTIERI INFINITI

Fra tanti stop and go, i lavori per il Terzo Valico procedono lentamente

Aspettando la Torre il “sogno” dei piloti è un fanale verde / GALLERY

Genova - La sicurezza dimenticata a Genova. Da anni all'ingresso del porto c'è soltanto quello rosso: da lontano sembra un semaforo. Nello scalo più importante del Paese che vuole competere in Europa mancano misuratori del vento e delle correnti: ci si arrangia, anche guardando la bandiera sul Matitone.

Genova - **Il primo porto italiano non ha strumenti per la misurazione del vento, né per le correnti.** Non ha illuminazione adeguata - tranne dove i proprietari delle banchine ci hanno messo una pezza - e al suo ingresso più importante, poco oltre dove, forse, un giorno sverterà la nuova Torre Piloti disegnata da Renzo Piano, manca anche il fanale verde di accesso. Persino il più minuscolo porto d'Italia può vantare al suo ingresso un fanale verde da una parte, e uno rosso dall'altra, per orientare nel buio della notte navi, barche, pescherecci. Genova no. **Il fanale verde dovevano costruirlo sull'angolo della nuova Darsena, quella che a ottobre raccoglie il Salone Nautico e rimane semi-deserta il resto dell'anno. Non l'hanno costruito.** Per collocarla sulla massicciata serviva un basamento particolare, vari progetti. Non se ne è mai fatto nulla. Ora all'imbocco del porto c'è solo la luce rossa, che fino a poco tempo fa era così fioca che nelle giornate di cattivo tempo qualche comandante straniero, meno pratico del luogo, la confondeva tra i semafori di Corso Italia.

Navi più grandi, stesso porto.

Mentre fa manovra in retromarcia per entrare tra le banchine di Sampierdarena, la prua della grande portacontainer passa rasente la diga foranea. Dal ponte di comando si vede il mare aperto che le sta dietro. Lo scafo passa a pochi palmi d'acqua dallo spigolo del molo. Sembra un autobus di qualche linea collinare, che lascia a ogni curva pochi centimetri tra auto parcheggiate, alberi, cartelli, pedoni. Il porto è uguale alla città: strade e garage troppo piccoli per i Suv, banchine e calate troppe strette per le navi di ultima generazione. E come in città, le opere procedono lente, lentissime, quasi immobili. Non solo quelle strategiche necessarie al futuro, non solo quelle fondamentali per il presente, come la Torre Piloti tirata giù la notte del 7 maggio 2013 dalla nave “Jolly Nero” con nove vittime e la cui ricostruzione è in ritardo di un anno mezzo. Mancano anche le piccole cose, utili e low-cost.

-segue

Vento? Chiedi al Matitone.

Genova è un porto ventoso. Il bacino di Sampierdarena venne costruito a pettine, con i moli lungo la direzione della tramontana. Se sul mare si formano le "pecorelle" di schiuma, il vento ha già superato i 20-25 nodi. I piloti, in attesa che venga costruita la nuova torre, hanno preso casa a Ponte Colombo, vicino agli ormeggiatori. Un bel posto, ma visibilità zero. Per capire come gira il vento, si guarda la bandiera con la croce di San Giorgio sul tetto del Matitone, dall'altra parte della sopraelevata. Il porto però è lungo 25 chilometri, il vento cambia a seconda di colline e vallate alle sue spalle. Servirebbero degli anemometri. Il progetto "Vento e porti" per installarli è partito nel 2009, tre anni dopo sono stati dislocati su tutta la diga foranea. Non sono mai entrati in attività, al contrario di Savona, La Spezia e Livorno, gli altri scali coinvolti nel progetto.

Le insidie delle correnti.

«Il clima si sta tropicalizzando - commenta John Gatti, comandante dei piloti del porto di Genova -. Quando cominciai a lavorare, le giornate di vento erano quasi sempre da Nord. Oggi per metà dell'anno il vento arriva da Sud-Est». Scirocco, che soffia dritto dentro l'imboccatura del porto, lambisce il suo unico fanale rosso, crea un lungo fiume invisibile di corrente, fino alla banchina dell'Ilva, che qui per tutti è rimasta l'Italsider, al massimo ex-Italsider. Corrente che spinge le navi, ne rende più difficile la manovra. Così come quella del Polcevera, in particolare nei giorni in cui la pioggia lo gonfia d'acqua. «Servirebbero anche dei correntometri... che poi sono semplicemente dei sensori immersi nell'acqua. Dieci anni fa potevano avere un costo, oggi come tutte le tecnologie sono molto più a buon mercato, e di cui tutti i nostri porti concorrenti ne sono dotati».

«Sicurezza è competitività».

Per Gatti il punto è proprio questo: «È giusto pensare alle grandi opere, alle strategie. Ma la competizione con i grandi porti inizia dalle piccole cose: anemometri e correntometri non sono certo una prerogativa di Rotterdam. Le dotazioni di sicurezza non servono solo a prevenire gli incidenti, ma portano anche benefici economici. Se io ho gli strumenti per analizzare le correnti, l'esatta forza del vento... ma anche dragaggi regolari, buona illuminazione notturna, cartine dei fondali aggiornate, renderò il porto sicuro, quindi più efficiente e funzionale, specie ora che le navi stanno diventando sempre più grandi, e il porto di conseguenza sempre più piccolo».

-segue

La Torre Piloti.

«Altrimenti succede come con la Torre Piloti - conclude Gatti -. Qualcuno potrebbe cominciare a dire: "Sono tre anni che siete senza e lavorate lo stesso". Ma non c'è nessun grande porto al mondo che non abbia la Torre: non solo perché le navi sono più molto più grandi, perché bisogna osservare le manovre. Ripeto: è questione di competitività. I traghetti, che fanno spola tutti i giorni, dalla Torre potevano essere guidati con la radio Vhf, li vedevamo. Oggi su ognuno dobbiamo fare salire un pilota, in uscita e in entrata. Costi di cui alla lunga gli armatori tengono conto».

I privati corrono ai ripari.

Il binomio sicurezza-competitività è ben chiaro ai terminalisti, i proprietari delle singole banchine genovesi. Spinelli taglierà un pezzo di molo per far entrare meglio le navi. Il Psa Terminal di Voltri Pra' ha cambiato bitte e parabordi, per adeguarle alle navi di ultima generazione. Ha illuminato la diga foranea, così come è stato fatto al Sech, il terminal container sotto la Lanterna. Scelta obbligata: pare non siano mai stati predisposti cavi per illuminare l'intera struttura da Levante a Ponente.

«Per far funzionare il porto non servono colate di cemento»

Con molto interesse ho letto gli articoli del *Secolo XIX* di questi giorni sulla perdita di 600 mila container che il porto di Genova si vede portare via ogni anno dai porti del Nord Europa.

Con stupore ho anche appreso da alcuni "buontemponi" della politica regionale (Paita, Toti) e Giachino che la colpa di questa perdita è da imputare a chi si è opposto alle opere strategiche (Terzo valico, gronda, e aggungerei i tombamenti del porto di Voltri). Io sono uno di questi che insieme a tanti altri cittadini del Ponente della Valpolcevera e della città tutta hanno la convinzione che si può fare funzionare il porto senza altre colate di cemento. Ricordo che le nostre lotte sono state giuste ma minoritarie e che chi deteneva il potere di finanziare queste opere erano e continuano a essere i governi di centro destra e di centro sinistra che in questi anni si sono succeduti al potere e quindi la colpa va ricercata lì!

Ricordo anche che nelle attuali linee di valico sono a disposizione circa 100 tracce per altrettanti treni merci. Ricordo anche che l'uso del treno è conveniente per tratte sopra i 350 km (proprio le tratte per il Nord Europa via Gottardo). Ricordo ai citati "buontemponi" che si leggano le statistiche del porto di Trieste con 80/90% del trasporto container su ferro a parità di infrastruttura ferroviaria. L'accento non lo pone a Giachino che giustamente pone l'accento sulla bellezza del nostro territorio e poi propone la sua immediata cementificazione con Terzo valico, Gronda, tombamenti portuali.

Gian Piero Pasiorino, consigliere comunale di Genova Federazione della Sinistra e membro del comitato no Gronda

"RIMANGA UN PEZZO SIMBOLO"

Genova, se il museo vuole la Concordia

MASSIMO MINELLA



CANCELLARE o conservare nella memoria collettiva la più recente e assurda delle tragedie del mare? Staccare dalla Costa Concordia un pezzo di ferro e farne un simbolo da esporre in un museo?

A PAGINA 17 CON UN ARTICOLO DI MICHELE MARI

MASSIMO MINELLA

GENOVA. Cancellare o conservare nella memoria collettiva la più recente e assurda delle tragedie del mare? Staccare dalla demolizione della Costa Concordia, in via di completamento nel porto di Genova, un pezzo di ferro e farne un simbolo da esporre in un museo o lasciare che sia l'oblio più assoluto e totale, il vuoto e il silenzio, a rendere omaggio a quel tragico naufragio, che ha provocato la morte di 32 persone, di cui fra una manciata di giorni ricorrono i cinque anni? Il Museo del Mare di Genova, una delle più grandi strutture internazionali dedicate alla storia delle navigazioni e presto la nuova sede del Museo nazionale dell'Emigrazione, una sorta di Ellis Island italiano, vorrebbe dedicare una sua sala proprio alla Concordia e si è rivolto ai demoli-

Tra pochi giorni non un solo chilo di ferro resterà, non un oggetto emblema della tragedia

tori della nave, il consorzio "Ship Recycling", che sta completando l'operazione nel porto di Genova, ma le risposte tardano ad arrivare e il tempo stringe. Perché per sciogliere l'interrogativo iniziale, memoria od oblio, c'è davvero poco tempo.

Fra poche settimane, infatti, la complessa opera di demolizione di quella che è stata l'ammiraglia della marineria italiana sarà terminata. E nulla, non un solo chilo di ferro, resterà in vita. Tut-

to quanto, infatti, è stato demolito e riciclato, le oltre 50 mila tonnellate di ferro dello scafo sono finite nelle fonderie, fuse e diventate nuovo materiale da costruzione, magari ancora utile per nuove navi. Ormai siamo davvero alle battute finali, con l'ultimo pezzo di chiglia che dentro al bacino di carenaggio numero 4 del porto viene sezionato e avviato a demolizione. Nei primi mesi del 2017 l'operazione si potrà dire conclusa. Da tempo, però, i vertici del Museo del Mare, che proprio in questi mesi sta ospitando una suggestiva mostra che ricorda i 60 anni dall'affondamento dell'Andrea Doria, hanno manifestato riservatamente la loro disponibilità a ospitare uno spazio per il ricordo della Concordia. «Dalla tragedia al suo straordinario, dal punto di vista tecnologico, recupero e trasporto a Genova fino alla demolizione in porto, come Museo del Mare abbiamo percorso tutte le strade possibili per mantenere da noi un reperto significativo che permetta a tutti di non dimenticare questa nave e la sua storia, dando enfasi anche alle maestranze che si sono adoperate per il recupero — spiega la presidentessa Maria Paolo Profumo — Abbiamo parlato con tutti, con chi ha costruito la nave, con chi ne è stato proprietario e con chi l'ha demolita, massimo ascolto e massima attenzione, e non possiamo non esserne grati, ma finora nulla di concreto. E il tempo a disposizione ormai è poco. Sarebbe un errore tentare di cancellare una storia che nel tempo continuerà a vivere nella memoria dei protagonisti e dei tanti che hanno seguito il tragico evento e il recupero. Davvero non vorremmo che si fa-

Un museo per la Concordia “La storia non si cancella”

Genova vuole dedicare una sala per ricordare il naufragio di 5 anni fa. La nave, però, verrà presto demolita. Rischiando l'oblio definitivo

cesso lo stesso errore noi confronti del naufragio dell'Andrea Doria, sia pure in ben diverse situazioni».

Il rimando alla tragedia dell'Andrea Doria va soprattutto letto nell'ottica dei suoi protagonisti, con la figura del comandante Piero Calamai, del tutto incolpevole di quanto accaduto, ma ingiustamente accusato di essere corresponsabile e costretto a chiudere per sempre la sua esperienza di comando dopo l'incidento. E proprio mentre Genova, sessant'anni dopo quella vicenda, rende omaggio a Calamai intitolandogli una sala del Museo del Mare, ecco prendere

Il sindacalista: “Piuttosto battiamoci perché tragedie del genere non si ripetano più”

corpo la richiesta dell'omaggio alla Concordia. «La tragedia della Concordia è nel ricordo di tutti noi — spiega Ettore Torzetti, segretario generale ligure dei trasporti Cisl, che al mondo del mare ha dedicato tutti i suoi anni di attività sindacale — Ma personalmente non credo che serva un pezzo di ferro, ancorché dall'altissimo valore simbolico, per conservare nel cuore ciò che è accaduto a quella nave e ricordare le sue vittime. La Concordia non va dimenticata a prescindere da tutto e chi ha sbagliato deve solo pagare, ma battiamoci ogni giorno perché questo non avvenga più, in Italia o in qualsiasi altro mare del mondo. Questo è il modo migliore per ricordarla».



IPRECEDENTI



TITANIC

Una panchina dai ponti del transatlantico affondato nel 1912. Il legno è corroso dal mare, ma rimane lo scheletro in ferro



LUSITANIA

Di recente sono andati all'asta alcuni cimeli della nave britannica affondata nel 1915. Le vittime furono 1198



ANDREA DORIA

Una tazza delle porcellane di bordo della nave naufragata nel 1956. Fu speronata da un mercantile vicino a Nantucket

«È la legge a dire che le acque in porto deve gestirle Asa»

Palazzo Rosciano ribatte alle accuse di Acquedotto Portuale
«Basta accusare l'istituzione quando si perde una commessa»

di Giulio Corsi
LIVORNO

«Non è certamente intenzione o interesse dell'Acquedotto Portuale "strozzare lentamente" qualcuno, tantomeno operatori e lavoratori portuali. Come succede ogni giorno, le concessioni di servizi hanno una scadenza - nel caso specifico durata quasi 16 anni - e nessun imprenditore può rivendicare diritti speciali derivanti da tradizioni familiari». Massimo Provinciali, segretario generale di palazzo Rosciano, risponde *tranchant* alla denuncia di Gabriele Fava, legale rappresentante di Acquedotto Portuale Srl, la società che dal 2001 ha gestito il servizio idrico portuale, a terra e in mare, passato dal primo gennaio sotto l'egida di Asa.

I toni di Provinciali sono fermi: «L'Acquedotto Portuale avrebbe avuto l'intenzione di "screditare" il lavoro di Acquedotto Portuale per il solo fatto di aver chiesto conto di lamentele rice-

vute da utenti portuali? - continua -. E' davvero singolare apprendere che un ente concedente un servizio di pubblica utilità non sia in diritto di chiedere spiegazioni al concessionario nel caso siano paventati o rappresentati motivi di disservizio».

E ancora: «In verità ci preoccupa leggere un'affermazione del tipo "Adesso sette, o forse otto, persone perderanno il lavoro". È l'ennesimo ed inaccettabile caso in cui un imprenditore che perde una commessa di lavoro pensa di poter addossare tale responsabilità al committente».

Il n. 21 dell'Authority entra poi nelle contestazioni di legge mosse da Fava, e le rimanda al mittente una per una. A partire dalla principale: la gestione ad Asa non è un affidamento diretto (vietato per le società non pubbliche), ma un passaggio obbligato.

«Il decreto 152/2006 "Norme in materia ambientale" stabilisce il principio di unicità della gestione del servizio idrico inte-

grato in ciascun ambito territoriale ottimale. Lo stesso decreto ha previsto che il gestore unico del servizio subentri al momento dell'entrata in vigore della normativa, o che, in caso di affidamenti basati sulla normativa previgente, il gestore unico "subentra alla data di scadenza prevista nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto" - sottolinea Vivaldi -. Ciò è stato peraltro confermato, su specifica richiesta di chiarimenti formulata dall'Acquedotto Portuale, dal ministero dei trasporti l'8 febbraio 2016».

Provinciali continua: «Il comune di Livorno, compresa l'area portuale, fa parte del territorio della Conferenza Territoriale 5 - Toscana Costa, il cui gestore unico è Asa Spa fino al 2026».

In attuazione di questa normativa, Comune, Authority, Ait e Asa hanno sottoscritto un protocollo d'intesa con il quale è stato dato atto che dal primo gennaio 2017, scaduto il rapporto contrattuale con Acquedotto, il gestore unico assumerà la ge-

stione del servizio idrico integrato anche sulle banchine.

«Pertanto - spiega Provinciali -, l'Acquedotto Portuale non ha direttamente affidato ad Asa alcuna concessione di servizi, ma, in forza della normativa vigente in materia, ha semplicemente riconosciuto - confortata dal vigilante ministero -, il principio di gestione unica anche nell'ambito portuale».

Replica secca anche sulla questione del supporto che Labromare darà ad Asa per il rifornimento delle navi: secondo Fava sarà utilizzata la nave Alcide che invece non è in grado trasportare acqua potabile.

«Asa rimane l'unica responsabile in merito alla regolare esecuzione del servizio - sottolinea il segretario -. Riguardo all'uso della motociatema Alcide, l'Authority non ha alcun motivo di dubitare che la stessa sia in possesso di tutte le necessarie autorizzazioni per il trasporto di acqua potabile, monitorando, per quanto di competenza, che il servizio prestato alle navi venga svolto in modo soddisfacente per l'utenza portuale».

Napoli: Stop agli accessi in porto, se non paghi non entri

NAPOLI- Giro di vite del nuovo presidente Pietro Spirito, sui permessi di accesso alle strade interne del porto di Napoli. Spirito con un'ordinanza ha alzato le tariffe per ottenere il lasciapassare di accesso al porto da 25 euro l'anno che si è pagato fino ad oggi agli 800 al netto di IVA, che l'Authority chiede per il 2017. Naturalmente il provvedimento non è rivolto ai lavoratori del porto e neppure chi ha la residenza a Napoli, ma a tutti coloro, quasi 10.000 che ad oggi hanno il permesso di circolare nelle vie interne allo scalo partenopeo per motivi di varia natura, a partire dalle centinaia di tir destinati alle autostrade del mare o che trasportano i container dalle navi alle loro destinazioni in tutta Europa. L'ordinanza mira a decongestionare il traffico interno al porto. Nell'ordinanza su "disciplina dell'accesso, circolazione e sosta dei veicoli nel porto di Napoli", la prima da quando Spirito si è insediato, si spiega che "in particolare vengono individuate tre categorie di soggetti: i lavoratori e i residenti stabili che mantengono la precedente disciplina; gli enti con saltuarie frequentazioni che pagheranno un corrispettivo pari a euro 145 più IVA; i frequentatori esterni che pagheranno un corrispettivo di euro 800 più IVA". "Le disposizioni si rendono necessarie - ha spiegato il presidente Spirito - per migliorare la viabilità interna al porto, per razionalizzare gli spazi che sono insufficienti e che devono essere destinati primariamente alle attività portuali. Le risorse derivanti dal pagamento dei corrispettivi degli accessi saranno destinate al miglioramento del sistema di informazioni alla clientela, passeggeri e merci".

Informazioni Marittime

Taranto, il 10 gennaio via libera all'Agenzia del lavoro

L'Autorità portuale di Taranto si sta già adoperando (ma sarà un lavoro lungo) per la costituzione della nuova Agenzia che, a partire da quest'anno, si dovrà far carico della riqualificazione e rioccupazione del personale in esubero.

Il 10 gennaio è stato convocato il comitato portuale che dovrà deliberare in merito all'Agenzia che a Taranto **interessa i 520 addetti**, attualmente in mobilità dopo la fine della cassa integrazione a dicembre, della società Taranto container terminal che **da giugno 2015** è stata messa in liquidazione dai suoi azionisti tra cui la compagnia Evergreen.

Anche se Taranto è ormai a tutti gli effetti, in base alla riforma, Autorità portuale di sistema del Mar Ionio con Sergio Prete presidente, sarà tuttavia il "vecchio" Comitato Portuale, rappresentativo di enti locali, sindacati e Camera di Commercio, e non il "nuovo" Comitato di Gestione previsto dalla riforma Delrio, ad occuparsi, almeno nella primissima fase, dell'Agenzia per il lavoro portuale. Questo perché Comune di Taranto e Regione Puglia non hanno ancora designato i loro rappresentanti nell'organo di gestione dell'Authority.

L'agenzia dell'AdSP avrà una doppia sede, una a Taranto e l'altra a Gioia Tauro. I finanziamenti previsti sono 18,144 milioni quest'anno, 14,112 il prossimo e 8,064 nel 2019. All'Agenzia si applicano le stesse norme che disciplinano le agenzie di somministrazione, eccetto il finanziamento, che è pubblico, il personale avrà un'indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro e i lavoratori individuati devono accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi detenuti dall'ente. L'agenzia del lavoro per Taranto e Gioia Tauro **è stata riapprovata dal governo a fine anno** dopo la bocciatura della commissione bilancio della Camera.

Messina, la “cassa” durerà due anni

Scognamillo (Cisl): «Evitati licenziamenti grazie al sacrificio dei lavoratori»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Fino a quattro giorni di cassa integrazione al mese, a partire da metà gennaio, per i prossimi due anni. Sono questi, in estrema sintesi, i dettagli dell'accordo firmato ieri a Roma, nella sede di Confitarma, che riguarda i dipendenti del gruppo Messina attualmente impiegati negli uffici genovesi di via D'Annunzio.

L'intesa, che consentirà alla compagnia di evitare licenziamenti, è stata firmata dall'azienda e dalle sigle sindacali al termine di una giornata di confronto, dopo che erano stati stimati esuberanti pari al 20% del personale. In totale la procedura riguarderà 80 dipendenti, per la maggior parte impiegati del gruppo genovese e la perdita media, in termini economi-

ci, sarà per ogni singolo lavoratore di circa 150 euro al mese. Per sapere invece quelli che saranno gli ammortizzatori sociali che toccheranno i dipendenti del terminal genovese Messina (170 unità) e della compagnia di navigazione (180 unità), si dovrà attendere ancora qualche settimana: per i primi infatti è in corso il passaggio dal contratto Confitarma a quello unico dei porti - come previsto da indicazioni del governo -, mentre nel secondo caso sarà necessario aspettare fine mese per conoscere nel dettaglio la disponibilità del fondo Solimare, che riguarda la solidarietà bilaterale del settore marittimo.

«L'accordo siglato a Roma», spiega Mauro Scognamillo, segretario aggiunto Fit-Cisl Liguria e responsabile marittimi - consente di evitare

che a Genova si verifichi un caso simile a quello di Hanjin Italy, con decine di persone che recentemente hanno perso il posto di lavoro. Tutto questo è stato possibile grazie al sacrificio che affronteranno i dipendenti e allo stesso tempo alla disponibilità dell'azienda che si è anche offerta di anticipare a tutto il personale la quota Inps, in modo tale che la cassa integrazione non gravi in maniera esorbitante sulle buste paga».

La cassa colpirà la realtà armatoriale in modo tale da ridurre la forbice costi-ricavi, per la prima volta nella storia della società. Allo stesso tempo - ai dipendenti che ne hanno di arretrate - sarà imposto un graduale smaltimento delle ferie che consentirà all'azienda genovese di affrontare una situazione di crisi evitando tagli al personale.

www.themeditelgraph.it



Una nave della compagnia Messina in porto a Genova

GENTILE

Rada di San Francesco, Accorinti boccia le proposte di CMdB:ok al rinnovo della concessione in scadenza

La liberazione della città dai Tir passa dal completamento di Tremestieri. L'alternativa Norimberga, sostenuta dall'Assessore alle Politiche del Mare Pino, è stata bocciata perché complicherebbe la viabilità cittadina al pari del terzo scivolo a Tremestieri per i tempi lunghi e incompatibili di realizzazione. Quanto alle tariffe agevolate per i residenti e all'inasprimento delle sanzioni ci si può impegnare, insieme con la Capitaneria di Porto cui afferisce la competenza del controllo in caso di sbarchi dei Tir a San Francesco, per penalizzare maggiormente le violazioni dell'ordinanza 488 quando Tremestieri è inagibile. Queste in sintesi le conclusioni emerse ieri nel corso dell'Assemblea popolare convocata da CMdB proprio per discutere dell'eventuale rinnovo della Concessione della Rada di San Francesco in scadenza nel prossimo mese di marzo. Mattatore della serata è stato il Sindaco Accorinti che oltre aver sciolto il nodo della Concessione con il suo assenso al rinnovo per un ulteriori tre anni, ha ricordato i successi ottenuti dalla sua Amministrazione e si è soffermato sulle iniziative intraprese per risolvere o limitare il problema dell'insabbiamento di Tremestieri e l'accelerazione data alla realizzazione della Via

Don Blasco, essenziale anche per risolvere i problemi del Porto Storico. Accorinti ha dimostrato sempre di più di poter aspirare alla leadership di quest'area della sinistra cittadina non solo per la maggiore concretezza acquisita nella gestione della questione specifica sul tappeto, molto complessa, ma anche perché comincia a sfatare molti storici tabù di questa sinistra. Mi riferisco alla centralità della gestione pubblica per molti settori dell'economia e alla vision dell'impresa privata. Quando dice che non ce l'ha con la Caronte, additata in tanti interventi di ieri sera come il nemico numero uno della città insieme con l'Autorità Portuale, sua complice, e afferma che, completato Tremestieri, la Caronte può fare tutte le corse che vuole perché dà benefici alla città in termini occupazionali e di crescita economica, mostra di apprezzare il ruolo delle imprese responsabili e tutte le possibili forme di collaborazione pubblico privato. In una città spesa pubblica dipendente per il 90% del reddito procapite è indispensabile l'ampliamento della sfera privata dell'economia. Il che ci incoraggia a dare un consiglio ad Accorinti :

-segue

apra un tavolo con tutti i soggetti interessati, Caronte, Autorità Portuale e Capitaneria di Porto incluse, per concordare le misure più utili a ridurre i rischi in città quando Tremestieri è inagibile. Siamo certi che la disponibilità al confronto darà buoni risultati.

PAOLO SAGLIMBENI