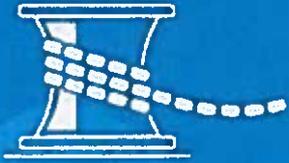


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 17,18 e 19/06/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

"... Riforma dei Porti ..."

(La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste e Duisport sulla Via della Seta..." (La Gazzetta Marittime)

Venezia:

"...<<Già perso mezzo milione di passeggeri>>..." (Il Gazzettino)

"...E la città va al voto..." (La Repubblica, Corriere della Sera, Il Gazzettino)

Livorno:

"...Movimento per 33 milioni di tonnellate..." (La Nazione)

"...Il PD striglia l'Autorità Portuale..." (La Nazione)

"...Livorno e Piombino più vicini all'Europa..." (La Nazione)

"...Aida Perla", primo scalo a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Agenti marittimi in assemblea..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porto, con quei tunnel..." (Il Tirreno)

"...Banchine, una sterzata..." (Il Tirreno)

"...Pressing di Piombino..." (La Nazione)

Piombino:

"...Il Porto è in stallo senza il Segretario..." (Il Tirreno)

"...Crociere, arriva la Discovery..." (La Nazione)

Bari:

"...Il Porto guarda a Oriente..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...<<Obiettivo è fare arrivare...>>..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Patroni Griffi agli operatori..." (Brindisi Report)

"...Porto e terminal Gnl: "Ora Patroni Griffi..."..." (Brindisi Report)

"...<<Porto strategico a creare notevoli opportunità>>..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Maxisequestro di grano a Bari..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Bari—Arrestati al Porto tre cittadini Albanesi..." (PugliaPress)

Gioia Tauro:

"...<<Porto di Gioia Tauro serve fare chiarezza>>..." (Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Hapag-Lloyd annuncia la cancellazione..." (Informare)

Messina:

"...Urge aprire una vertenza porto..." (Gazzetta del Sud)

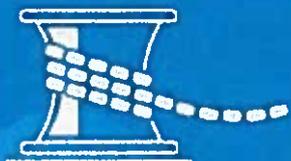
Palermo:

"...Migranti: 1.096 domani a Palermo..." (Ansa)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 17,18 e 19/06/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Augusta:

"...Porto di Augusta, silenzio assordante..." (La Sicilia)

"...Corruzione in una gara..." (Gazzetta del Sud)

"...Tangenti ad Augusta, la Cassazione: no..." (Giornale di Sicilia)

La Riforma?

Se le gestioni le decidono i TAR...

LIVORNO - A voler pescare nel torbido - e non dirmi che ci sguazziamo - ci sarebbe da andar avanti per un pezzo. Fermiamoci alla Riforma. Leggiamo che - notizia di pochi giorni fa - il presidente della Regione Sardegna Francesco Pigliaru ha finalmente firmato l'intesa per la nomina del suo assessore ai trasporti, Massimo Deliana, nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale. La Sardegna ha vinto la bambolina di ultima arrivata, visto che anche la Sicilia, con l'ok a Pasqualino Monti pare l'abbia battuta di un'incollatura.

A un anno e rotti dal varo della Riforma, non c'è da stare allegri, perché adesso ci sono da fare i comitati di gestione, i tavoli di partenariato, gli organi centrali di controllo (tavoli dei presidenti delle AdSP) eccetera. Delrio ce la mette nata, ma le lunache vanno più veloci della Riforma. E' la politica all'italiana, bellezze!

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

La Riforma? Se le gestioni

Rimangono nel limbo delle mancate decisioni i contrasti sulle due scuole di pensiero sui sindaci (e presidenti di Regione) nei comitati. Delrio ha detto di essere contrario, ha

preannunciato un apposito decreto, che però gli è stato impallinato dagli uffici legali. Così è finita come al solito "liberi tutti": ovvero ciascuno ha fatto a modo suo. A Livorno e Civitavecchia ai sindaci. Se nelle sono state sbattute le porte in faccia, a Trieste e Genova invece braccia aperte e presidenti che sbeffeggiano Delrio ("Il suo è solo un parere politico"). Di più: il governatore del Friuli-Venezia Giulia Debora Serracchiani,

ha cominciato a tamponare Delrio perché si decida a decretare l'accorpamento di Monfalcone con Trieste, che è tra i pochissimi porti a non avere "sistema". La Serracchiani adesso ha il dente avvelenato con il ministro perché voleva sbatterla fuori dal comitato di Trieste. Vecchio detto: dagli amici mi guardi l'dito... Difficile dar torto alla Serracchiani, che del resto per il porto di Trieste e per la logistica della sua Regione s'è sempre data da fare. Dunque, come ci ha detto anche Zeno D'Agostino, i sindaci e i presidenti di Regione nei comitati di gestione dei porti vanno considerati un valore aggiunto. Intanto, tutto è fermo o quasi. E allora, perché non si definisce una volta per tutte la distribuzione? Si vuole che ancora una volta siano a decidere i tribunali, i TAR, gli avvocati e l'infinita serie dei cavilli che saranno certo tirati

fiori dalle varie parti?

L'ipripista è Livorno dove il sindaco ingegner Filippo Nogarini, dopo una serie di colloqui (anche volutamente polemici, dicono) con il presidente dell'AdSP ingegner Stefano Corsini gli ha sparato addosso il preannunciato ricorso al TAR della Toscana, con tanto di richiesta di sospensiva al "miei" sul suo ingresso nel comitato di gestione. Nogarini ha chiesto anche i danni personali, perché non gli sono stati riconosciuti i titoli professionali. Ed ha ribadito, nel ricorso, che la stessa Authority ha tenuto in frigo per oltre due mesi il comitato di gestione, per quanto completato, proprio per non attivarlo con la presenza del sindaco di Livorno.

Si preannunciano tempi lunghi, certo non fucili. E ne avremo, temo proprio, da pescare nel torbido...

CON UN ACCORDO STRATEGICO ALLARGATO

Trieste e Duisport sulla Via della Seta

Collaborazione strategica per collegamenti via ferrovia - Il corridoio tra Europa e Turchia tra gli obiettivi



TRISTE - Il porto di Trieste e la Duisburger Hafen (Duisport), la società pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg, rafforzeranno in futuro la loro collaborazione. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erich Staake, presidente di Duisport, hanno sottoscritto nella città tedesca un accordo di collaborazione strategica. In questo modo lo scalo giuliano e il porto situato alla confluenza di due delle maggiori vie navigabili d'Europa, il Reno e la Ruhr, uniscono le loro forze: il traffico merci via ferro tra le due città portuali potrà essere aumentato e i centri di logistica pianificati e predisposti secondo un progetto comune.

Duisburg è il più grande hub internazionale in Europa, funzionando ormai da anni come piattaforma logistica distributiva per le maggiori realtà industriali internazionali dal momento che rappresenta uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo,

nonché alla Cina. L'accordo si pone di finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti. Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo e così posizionarsi sul corridoio Europa - Turchia/Iran.

Per Trieste un punto fondamentale sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il sistema logistico facente capo allo scalo giuliano, e sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico-industriali in Punto franco con il supporto tecnico e finanziario di uno dei massimi esperti mondiali del settore. Grazie alla collaborazione comune i due porti intendono inoltre rafforzare la loro unione nell'iniziativa della Via della Seta cinese. Quasi 25 sono i treni merci che settimanalmente uniscono Duisburg alla Cina settentrionale, mentre Trieste è collegata alla Via della Seta marittima, dalla Cina meridionale, attraverso il Canale di Suez, fino al Mediterraneo.

"Il porto di Duisburg è uno dei migliori esempi globali di sviluppo di piattaforma logistica integrata con i porti del Nord Europa ed è da considerarsi oggi il terminale europeo della Belt and Road Initiative, essendo strategicamente collocato su entrambi i tracciati terrestre e marittimo", ha affermato Zeno D'Agostino. Quella siglata ieri è una partnership vincente per entrambi i porti, che getta le basi e concretizza un dialogo che da tempo

avevamo attivato. Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo del nostro sistema portuale passa anche per le attività ad alto valore aggiunto, logistiche e industriali in Punto franco. Duisport rappresenta un'eccezione per la capacità di integrare funzioni logistiche e portuali e anche su questo tema, sarà un valido partner ed esempio da seguire".

Per Erich Staake, presidente di Duisport: "Il trasporto di merci di Duisport da e verso Grecia e Turchia aumenterà grazie a questa collaborazione, in quanto tali paesi preferiscono procedere ad una movimentazione della loro merce verso l'Europa centrale e del Nord passando per il porto di Trieste. Inoltre Trieste ottiene attraverso Duisport l'accesso alla Via della Seta settentrionale e il porto di Duisburg un collegamento alla Via della Seta marittima mediante Trieste. Questo aumenterà il traffico di merci in entrambi i porti.

Intanto si registra la crescita in tutti i settori merceologici ad aprile nello scalo giuliano rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: 4.632.674 sono state le tonnellate di merce movimentate, con un +4,68% sull'aprile 2016. Incoraggianti i dati dei container con 52.253 TEU (+23,73%). Da segnalare una crescita a doppia cifra anche per le merci varie (+11,65%). Trend positivo per il comparto RO-RO (+1,20%), le rinfuse liquide (+2%) e le rinfuse solide (+0,77%).

Dando uno sguardo a tutto il primo quadrimestre 2017, si rileva che la movimentazione delle merci è rimasta pressoché invariata rispetto allo stesso periodo del 2016 (-0,56%) con un volume pari a 19.118.014 tonnellate.

I primi 4 mesi chiudono ancora con una buona performance del settore container che registra un incremento del +16,54%, e 189.473 TEU.

Andamento positivo sul quadrimestre anche per le merci varie (+7,18%) e per il comparto RO-RO con 99.269 unità transitate (+1,95%), ad eccezione delle rinfuse solide che riportano un -24,5%.

Infine, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso dei primi 4 mesi di quest'anno, sono stati raggiunti i 419.689 TEU (+8,37%).

IL PORTO Stallo politico: Vtp scrive al Governo e ai componenti del Comitato «Già perso mezzo milione di passeggeri»

Per anni hanno gridato al lupo al lupo, ora alla Marittima il lupo è arrivato ma ancora nessuno sta facendo nulla di concreto. Nel frattempo negli ultimi tre anni sono andati persi mezzo milione di crocieristi e un quarto dei 5 mila posti di lavoro. Per l'Alitalia il Governo interviene, lo fa anche per l'Ilva di Taranto ma per una fabbrica con 5 mila dipendenti a Venezia, senza contare l'indotto, nessuno muove un dito. O meglio, tutti dicono che stanno provvedendo ma il risultato è «una drammatica situazione di incertezza»: dal 2012 e dall'entrata in vigore del decreto Clini-Pasera che impone di allontanare le navi da crociera dal bacino di San Marco, di cose ne sono successe ma tutte negative per il porto.

Perciò Sandro Trevisanato, il presidente di Vtp, Venezia terminal passeggeri, e il direttore generale della società, Galliano Di Marco hanno scritto una lettera a tutti membri del Comitato dal presidente del Consiglio dei ministri Paolo Gentiloni in giù,

ai due ministri dell'Economia e dello Sviluppo Economico Padoan e Calenda, alle autorità locali, alle categorie economiche e sociali (da Confindustria ai Sindacati) che avevano firmato i precedenti appelli ma che poi non si sono più fatte sentire.

Da questo silenzio deriva la domanda di chi ben in anticipo sui tempi ha gridato al lupo ed è rimasto inascoltato, Sandro Trevisanato ora affiancato da Di Marco: «Non è ben chiaro per quale ragione un'industria fiorente e di rilevanza nazionale debba trovare le ragioni della sua crisi non già nel mercato ma nell'assenza della politica, che sa essere tuttavia presente in altri settori».

Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, uno dei destinatari della missiva assieme al ministro dell'Ambiente Galletti, oggi sarà a Tesserà ad inaugurare l'allargamento dell'aerostazione del Marco Polo, e ogni volta che torna in laguna assicura che si sta trovando la soluzione. Compreso il periodo in cui c'era il suo predecessore, però, sono ormai

trascorsi più di cinque anni e «la decisione più volte annunciata dalle forze governative stenta ancora oggi ad arrivare. Ciò ha comportato rilevanti perdite sia in termini economici che occupazionali nell'indifferenza generale».

E intanto da 1 milione e quasi 900 mila passeggeri si è scesi a 1 milione e mezzo nel 2016, e «le stime più ottimistiche per il 2017 parlano di un ulteriore calo dell'11,4%, a 1,42 milioni. Tale contrazione, se non arginata, porterà al tracollo di questo mercato vitale non solo per l'economia e l'occupazione del territorio ma per il comparto Adriatico che dipende pesantemente dal traffico del nostro scalo. Si calcola infatti che il valore aggiunto dell'industria crocieristica rappresenti il 3,26% del Pil del Comune di Venezia e lo 0,96% di quello della provincia, rappresentando il 4,1% degli occupati totali del comune di Venezia e l'1,19%, di quelli dell'intera provincia». (e.l.)

© riproduzione riservata

E la città va al voto sulle grandi navi fuori dalla laguna

IL REFERENDUM. OGGI IN OLTRE 60 GAZEBO DEL COMITATO PROMOTORE. CON IL SOSTEGNO DI 80 VIP, ARTISTI E INTELLETTUALI VENEZIA. «Vuoi che le grandi navi da crociera restino fuori della laguna di Venezia e che non vengano effettuati nuovi scavi all'interno della laguna stessa?». È il quesito del referendum che si terrà oggi a Venezia, organizzato e gestito dal "Comitato No Grandi Navi" per chiedere di tenere le navi da crociera fuori dalla città.

Oltre 60 i gazebo per il voto e il sostegno di 80 tra vip, artisti e intellettuali legati alla città, tra i quali Gino Strada.

«Sarà un plebiscito, vanno a votare solo loro», ha commentato ironico il sindaco Luigi Brugnaro. Sapendo bene che a fare la differenza non sarà l'esito, ma il numero di votanti.

Il comitato No Navi contesta una delle soluzioni in ballo per spostare le grandi navi da San Marco, come deciso dal decreto Clini-Passera del 2012, rimasto inapplicato in assenza di vie di navigazione alternative. Il progetto promosso da Comune e **Autorità portuale** prevede lo scavo del canale Vittorio Emanuele per far entrare le navi dalla bocca di

porto di Malamocco, più a Sud rispetto a quella del Lido. Fuori da San Marco, dentro la laguna. Uno scavo non privo di incognite tecniche, che secondo i promotori del referendum metterà ulteriormente a rischio la salute della laguna.

Gli ambientalisti sposano la soluzione Venice Cruise 2.0: un terminal galleggiante alla bocca di **porto** del Lido con trasferimento dei crocieristi (1,422 milioni stimati nel 2017, in calo rispetto al 2016) attraverso motonavi. Fuori da San Marco e fuori dalla laguna. «Diamo alla città la possibilità di esprimersi», dice Luciano Mazzolin, del "No Navi".

Dal fronte opposto Sandro Trevisanato, presidente della Vtp, società che gestisce la stazione marittima, ha chiesto al governo di salvaguardare il settore delle crociere. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, ieri era a Venezia: «La soluzione è vicina, a un passo dalla meta». E anche l'Unesco, che ha messo sotto osservazione Venezia, attende una risposta.

©RIPRODUZIONE RISERVATA COSA VOGLIONO I "NO NAVI" No agli scavi per aprire nuove vie nella laguna, sì all'ipotesi di un terminal galleggiante esterno.

FRANCESCO FURLAN

Quasi ventimila alle urne. I comitati promotori: ora la giunta dovrà tenerne conto Ma il sindaco Brugnaro: operazione politica e menzognera, altro che plebiscito

Venezia vota no alle grandi navi ma è lite sul referendum fai-da-te

VENEZIA. L' esito del voto era scontato, il numero di partecipanti no. Oltre 18mila persone hanno votato ieri, secondo i promotori, al referendum organizzato e gestito dal Comitato No Navi per chiedere di tenere le navi da crociera fuori dalla laguna.

Il quesito rivolto ai veneziani era: "Vuoi che le grandi navi da crociera restino fuori della laguna di Venezia e che non vengano effettuati nuovi scavi all' interno della laguna stessa?". È stato un plebiscito di sì. «Un successo di partecipazione oltre le aspettative. Per noi l' importante era far vedere i nostri gazebo in città, ma siamo stati letteralmente travolti dal voto», dicono Tommaso Cacciari e Luciano Mazzolin, tra i leader dei No Navi, «un plebiscito di cui chi decide dovrà tener conto».

Sessanta seggi aperti in città, tra Venezia, Mestre e Marghera, più altri tre a Chioggia e a Mira, comuni che si affacciano sulla laguna. Il maggior numero di votanti al Lido e nei seggi del centro storico, dove la grandi navi sfilano tra Piazza San Marco e l' isola della Giudecca. Veneziani nove su dieci, è la stima in attesa delle verifiche sui documenti presentati ai gazebo. Il peso giuridico della consultazione è pari a zero, quello politico si misurerà nei

prossimi giorni. Ma a sentire le parole del sindaco Luigi Brugnaro, difficile pensare che il voto di ieri possa influire sulle scelte di Comune, Porto e governo nella gestione delle grandi navi. «È un' operazione politica e menzognera, bravi come sempre a farvi le regole da soli», ha fatto notare in serata Brugnaro a chi, su Twitter, lo invitava «ad avere a cuore l' opinione dei cittadini ». E l' assessore Simone Venturini, tra i più vicini al sindaco è altrettanto tranchant: «Per essere gentili: il cosiddetto referendum sulle navi da crociera è una cialtrona». Non è d' accordo il sociologo e scrittore Gianfranco Bettin, presidente della Municipalità di Marghera: «Intanto diciamo la nostra, visto che chi dovrebbe decidere non decide».

Lo stallo dura da anni. Nel 2012 sull' onda emotiva del naufragio dell' isola del Giglio, il decreto Clini-Passera impedì il passaggio delle navi da crociera sopra le 40mila tonnellate per il bacino di San Marco, ma solo dopo aver individuato vie di navigazione alternative. Dal 2014, grazie a un accordo tra istituzioni e compagnie di crociera, non ci passano più quelle sopra le 96mila. "In attesa di una

-segue

soluzione definitiva", prevedeva la stretta di mano tra le parti. Soluzione che ancora non c'è. «Manca poco», ha fatto sapere il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che sabato era a Venezia. E tra fine giugno e inizio luglio è prevista a Roma una riunione del Comitato per Venezia. Sul piatto ci sono da analizzare varie ipotesi come lo scavo del canale Vittorio Emanuele, sostenuto da Comune e Porto, che vedrebbe le grandi navi entrare in laguna dalla bocca di porto di Malamocco, evitando il transito nel bacino San Marco, per raggiungere l'attuale stazione marittima. È anche contro questo progetto, e lo scavo di nuovi canali, che è stata promossa la consultazione di ieri. C'è poi l'ipotesi del trasferimento delle navi a Marghera, che richiede però tempi più lunghi. Le compagnie di crociera dal canto loro spingono per una soluzione che mantenga il passaggio per San Marco, ma solo per mega navi di nuova costruzione e tecnologia, ritenute più sicure e meno inquinanti. Sullo sfondo, l'ipotesi di un terminal galleggiante alla bocca di porto del Lido, fuori della laguna. Il progetto, chiamato Venice Cruise 2.0, è sostenuto dagli ambientalisti ma osteggiato da Comune e Porto che lo ritengono poco sicuro. Una parte della città, in attesa da anni di una soluzione, ieri ha detto la sua.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Gli organizzatori: "Travolti dalla gente che voleva esprimere il proprio parere" L'impegno del ministro Delrio per trovare una soluzione definitiva: "Manca ancora poco" TUTTI IN FILA Sopra, una grande nave da crociera in laguna. A fianco, uno dei gazebi allestiti dal Comitato No Grandi Navi a Venezia. Le 25mila schede del referendum autogestito sono andate tutte esaurite. Lunghe code per votare.

FRANCESCO FURLAN

Venezia

Il referendum bocchia le grandi navi in Laguna

«Un trionfo!

», esulta Tommaso Cacciari, uno dei leader del Comitato No Grandi Navi. Dà i numeri: «63 seggi (il grosso nel centro storico, 5 fra Mestre e Marghera, 2 a Mira, 1 a Chioggia), circa 18 mila votanti». Lunghe file, oltre l'orario previsto di chiu-sura. Chi ieri è andato al gazebo, tranne eccezioni, fa parte di quel popolo contrario al passaggio delle navi da crociera non solo lungo il Canale della Giudecca (come è stato per lungo tempo) ma neppure nel canale esterno Vittorio Emanuele, finora solcato da navi-cargo. È la soluzione B, che prevede scavi ad hoc e vede impegnati governo, Amministrazione comunale e **Autorità portuale**. Ma il quesito del referendum autogestito era: «Vuoi che le grandi navi restino fuori dalla Laguna e non vengano effettuati nuovi scavi?». La valanga di sì (un centinaio i no) è un segnale forte.

Marisa Fumagalli

ROCIERE E POLEMICHE Circa ventimila le schede distribuite dai comitati e altrettanti voti

Nessuna sorpresa, il referendum dei "no navi" dice no alle navi

GLI ORGANIZZATORI

«Otto votanti su 10 sono veneziani»

Vettor Maria Corsetti

VENEZIA

Doveva essere un referendum contro le grandi navi, indetto dal no-navi. L'esito insomma era già scritto: ha vinto il no. Una consultazione priva di valore legale e dall'esito scontato, ma di significato politico, quella indetto ieri dal Comitato no grandi navi per chiedere l'estromissione dalla laguna dei giganti del mare ed esprimere la contrarietà a nuovi scavi. A rispondere all'appello, circa ventimila persone di tutte le età, purché munite di un valido documento d'identificazione: per l'80% veneziani, secondo gli organizzatori, e per il rimanente turisti italiani o stranieri. A condividere il "Sì" al quesito "Vuoi che le grandi navi da crociera restino fuori dalla laguna di Venezia e non vengano effettuati nuovi scavi all'interno della laguna stessa?" è stato il 98% (dato non definitivo) di quanti si sono presentati in una delle 63 postazioni elettorali allestite a Venezia, Lido, Mestre, Marghera, Chioggia e Mira (ma non a Cavallino-Treporti). «Un successo andato ben oltre le nostre aspettative, con diverse sezioni che sin dalla mattina hanno esaurito le schede disponibili e hanno dovuto essere rifornite - è stato il primo commento di Tommaso Cacciari a margine delle operazioni di spoglio in campo Santa Margherita - Fatti i necessari conteggi, riuniremo il Comitato e decideremo il da farsi. Sicuramente renderemo noto il risultato al ministro Graziano



BANCHETTI
Uno stand del referendum a Santa Margherita

Delrio, che vorrebbe decidere le sorti di questa città». Non meno soddisfatti, Armando Danella, Andreina Zitelli e Luciano Mazzolin. Che oltre a porre l'accento sullo sforzo organizzativo (cinquecento manifesti, venticinquemila pieghevoli e altrettante schede elettorali, più una media di tre volontari per

gazebo), hanno precisato che «ora chi di dovere non potrà più nascondere le cose. E il comitato, che riteneva già un successo 63 gazebo tra città storica e terraferma, e invece è rimasto positivamente travolto dai dati d'affluenza, con punte significative anche a Mestre, Lido e Giudecca». «Voti veri, non taroccati - ha spiegato Luciano Mazzolin - Alcuni si sono presentati con l'intenzione di barrare il "No", e ovviamente hanno potuto farlo. Abbiamo raggiunto l'obiettivo di superare le 12.600 firme raccolte nel 2012 in due mesi. Più tardi abbiamo raggiunto le 126.000 in rete. Oggi, in nove ore, abbiamo superato a spanne i ventimila votanti, in stragrande maggioranza sulle nostre stesse tesi. Da questa bella giornata i signori delle istituzioni traggano le dovute conseguenze, a cominciare dal ministro Delrio e dal sindaco Luigi Brugnaro». Brugnaro che aveva parlato di referendum "scontati", visto che si rivolgeva al popolo dei no navi. Mazzolin però non ci sta: «Mi sembra invece che a condividere la nostra iniziativa e a dire la loro siano state molte più persone», conclude.

© riproduzione riservata

FRONTE DEL PORTO ASSEMBLEA ASAMAR: LA RELAZIONE DI BONISTALLI

Movimenti per 33 milioni di tonnellate «Ma Darsena Europa è obbligatoria»



di ANTONIO
FULVI

-LIVORNO-

UN'ASSEMBLEA annuale distesa, in clima di piena collaborazione, quella che si è tenuta l'altra sera all'Asamar, l'associazione degli agenti marittimi presieduti da Enrico Bonistalli. Dove la relazione del presidente ha confermato come i principali indicatori di traffico relativi al porto di Livorno "fanno registrare un segno moderatamente positivo". Dai dati forniti

di Livorno - ha detto Bonistalli - si apprende di quasi 33 milioni di tonnellate di merce movimentata e si conferma il nuovo massimo storico nella movimentazione dei contenitori. Il 2016 si chiude infatti molto bene per il porto di Livorno, che sui container conferma i livelli pre-crisi, raggiungendo quota 800.475 Teu e superando così il record dei 780.874 Teu movimentati nell'anno precedente. Sono quasi tutte in aumento le altre tipologie di traffici: per fare degli esempi, crescono i rotabili (+14,3%), i forestali (+9,1%), le crociere (+9,2%) e i

passaggeri/traghetto (+26,1%), calano le rinfuse liquide (-6,8%) e le rinfuse solide (-1,9%). Tema caldo, tra le criticità, quello della fornitura di acqua alle navi che rischia da luglio di non poter sopprimere alle richieste delle navi da crociera, con pesanti ricadute sulla programmazione degli arrivi. Bonistalli ha confermato che la Regione Toscana ha portato avanti lodevoli iniziative. «L'obiettivo principale, che non esito a definire "obbligatoria" - ha detto - resta la realizzazione della Piattaforma Europa. Da pochi giorni, ha poi informato Bonistalli - abbiamo ricevuto da Federagenti la richiesta di designazione del nominativo per il Tavolo di Partenariato mentre si registra la conferma di un importante organo come la Commissione Consultiva, che resta un punto di riferimento nel processo decisionale. A tal proposito abbiamo ricevuto la visita del Sindaco di Livorno, ha riferito Bonistalli - che ha esposto in modo argomentato il suo punto di vista a riguardo della "governance"; un punto che assume una rilevanza nazionale e politica».

AFFRONTANDO i tempi più specifici della categoria, il presidente ha ricordato che nello scalo labronico si è configurata una si-

tuazione di forte presenza di gruppi armatoriali ed una conseguente competizione a largo raggio. Tale condizione, in partenza non negativa per lo scalo, deve essere attentamente osservata da posizioni di autorità ed autorevolezza, gli agenti marittimi della Toscana, in questo contesto, non sono intenzionati a svolgere un ruolo di meri spettatori; - ha detto Bonistalli - e devono essere pronti ad accettare ogni genere di sfida ed a fare la propria parte con serietà e professionalità. «Per quanto riguarda Piombino - ha detto - auspichiamo che il nuovo sistema portuale con solidi le attuali sinergie, ricercando le naturali complementarietà tra il Porto di Livorno ed il porto di Piombino per esaltarne le precipue potenzialità. Ora devono essere colmate al più presto le lacune relative alle infrastrutture di collegamento, fra cui, in primis, la realizzazione della Strada Statale 398 e l'armonizzazione dei collegamenti ferroviari. Sottolineo che senza la realizzazione di queste opere si rischia di vanificare quanto di buono è stato fatto e di condizionare quindi le possibilità reali di sviluppo del porto». La relazione si è chiusa con la conferma dei produttivi rapporti con Federagenti, con i Spedimar, l'Autorità marittima dell'ammiraglio Di Marco e l'Associazione industriali.

A.F.

LA NOSTRA ECONOMIA

TUTTI I NOOI

NEL MIRINO FINISCONO LE CONCESSIONI, L'UTILIZZO DEL LAVORO ARTICOLO 16; MOLTI LAVORATORI HANNO MANIFESTATO FORTE PREOCCUPAZIONE PER IL LORO FUTURO OCCUPAZIONALE

Il Pd striglia l'Autorità portuale Sale la tensione sulle banchine

La dura nota firmata da dalle segreterie: «Ora serve chiarezza»

- LIVORNO -

«NEI GIORNI scorsi abbiamo avuto sollecitazioni da parte di molti lavoratori rispetto al futuro del porto e alla continuità occupazionale. Le preoccupazioni sono giustificate, perché se in un recente passato era chiaro che i percorsi avevano una loro logica e facevano parte del progetto del piano regolatore del porto, oggi i dubbi sono maggiori delle certezze». Il documento porta la firma della Segreteria circolo Pd Economia Marittima, guidata da Yari De Filicchia, e da Sergio Muzi segretario comunale Pd Livorno. «Assistiamo - si legge - a tentativi di tirare da una parte all'altra quel progetto, in un quadro dove gli interlocutori di una volta non ci sono quasi più e anche sul nostro porto si sono insediati fondi di investimento e gli armatori sono scesi a terra determinando la governance di alcuni terminal. Questa è la modernità e che sui territori nonché sui porti arriva chi può investire, dice qualcuno». Premesso che «non siamo contrari agli investimenti dei privati, vorremmo ricordare che, nel pieno della discussione del piano regolatore del porto era chiaro a tutti che l'evoluzione internazionale dello shipping avrebbe portato una ventata di interessi da parte di nuovi investitori». Il processo di aggregazione dei traffici, e quindi delle imprese e la divisione del porto per aree funzionali erano propedeutici a un sistema che poteva svolgere un ruolo di interlocutore rispetto alle nuove opportunità. «Non ci sembra che questo sia avvenuto ed è evidente che quella svolta annunciata

L'AVVERTIMENTO «Porteremo la vicenda all'attenzione di tutte le istituzioni»

va, anche di controllo, si sia esaurita prima di nascere. Il Governo nell'ambito del percorso di riforma ha affermato che giustamente ci vuole una centralizzazione strategica degli investimenti per superare la concorrenza tra i porti. Quello che sta avvenendo a Livorno è l'esatto contrario, con i vettori che decidono con chi e come la

vorare tanto è che rischiamo di trovarci, se va avanti quello che si paventa, con 4 articoli 16 nei prossimi mesi invece che 2 innescando una guerra sulle spalle dei lavoratori».

NELLA NOTA si denuncia poi il trattamento dell'articolo 16 che opera in appalto presso gli accosti in radice della Darsena Toscana, area concessa in "occupazione temporanea" ad un'impresa già concessionaria di altri spazi. «Invece di creare un nuovo soggetto imprenditoriale art.16, si creano le condizioni per cui, senza concessione, si aprono le porte a un

ulteriore soggetto che diventerà elemento di squilibrio del mercato del lavoro portuale. C'è inoltre da capire cosa si intenda fare in quella parte di porto per chènottizie ufficiose di questi giorni ipotizzano l'attracco di navi car-carrier per sbarcare auto. La sensazione è che in barba al piano regolatore del porto qualcuno pensi che la vocazione del nostro porto sia ormai quella per irotro e le crociera. Riteniamo opportuno che... faccia immediatamente chiarezza. Porteremo queste istanze nelle sedi politiche e istituzionali dove siamo rappresentati».

INFRASTRUTTURE

Livorno e Piombino più vicini all'Europa...

SARANNO investiti 330 milioni di euro per realizzare una autostrada viaggiante sulla tratta ferroviaria Prato-Bologna e rafforzare i flussi di traffico tra i porti della Toscana e il Centro-Nord Europa. La notizia è emersa stamani in occasione di un convegno organizzato al centro per l'Arte Contemporanea Luigi Pecci di Prato cui hanno preso parte l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, il vice ministro delle Infrastrutture, Riccardo Nencini; il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini. «Il nostro sistema portuale - ha ricordato Corsini - è già collegato con la linea Tirrenica e ha oggi una via di sbocco preferenziale in Europa Occidentale». «I porti di Livorno, Piombino e Carrara sono stati e saranno oggetto di grandi investimenti di miglioramento infrastrutturale e di riqualificazione - ha dichiarato Ceccarelli - L'investimento che consente il passaggio dei container sulla tratta ferroviaria tra Prato e Bologna è fondamentale anche per gli interporti di Prato e Guasticce».

FESTEGGIATO CON L'AGENZIA RACCOMANDATARIA MEDOV

“Aida Perla”, primo scalo a Livorno porto di rifornimento della compagnia



LIVORNO – Mercoledì scorso si è festeggiato il primo scalo a Livorno dell’Aida Perla, la più

recente nave della flotta Aida Cruises del Gruppo Costa. La nave, partita da Maiorca e proveniente da

Civitavecchia tocca poi Marsiglia, successivamente Barcellona per poi rientrare a Maiorca e, con questa rotazione, scalerà a Livorno con cadenza settimanale fino al 29 dicembre.

Aida Perla, gemella di Aida Prima, ha una lunghezza di 300 metri e dispone di 18 ponti, una stazza lorda di 125mila tonnellate ed una capienza di 3.300 persone. E’ provvista di motorizzazione con alimentazione dual-fuel, ossia con marine diesel oil e con Gnl, che utilizza per le soste in porto.

La notizia dei nuovi scali settima-

nali della Aida Perla è certamente positiva per l’economia del porto labronico che, in quanto porto scelto dalla Compagnia AIDA Cruises per il rifornimento a bordo delle sue navi, vede così un incremento del lavoro sulle banchine. Già mercoledì scorso ben 28 camion provenienti dal Nord Europa sono arrivati in porto per la full provision alla nuova arrivata ed alla sorella Aida Stella. La nave, che è stata accolta dalle rappresentanze delle istituzioni locali, **Aidevita portuale** e Porto 2000, è rappresentata a Livorno dalla Agenzia Medov.

L'ASAMAR ALL'ANALISI DELLE PROBLEMATICHE DEL PORTO DI LIVORNO

Agenti marittimi in assemblea Bonistalli "Scongellare l'AdsP"

Tutte le urgenze ancora non risolte e l'impegno di collaborazione tra associazioni di categoria - Dall'acqua alle navi alla stazione del GNL fino agli assetti per le crociere



Enrico Bonistalli

LIVORNO - Un'analisi accurata e a largo raggio sulle problematiche del sistema portuale Livorno/Piombino, ma anche una proiezione in

campo nazionale e internazionale sulle prospettive dello shipping e della logistica. Così ieri l'Asamar, l'associazione degli agenti marittimi della costa labronica, ha affrontato nella sua assemblea annuale anche lo stato dell'arte della Riforma, con la relazione del presidente Enrico Bonistalli e l'approvazione del bilancio.

Bonistalli è un pragmatico, ovvero - come dice qualche suo amico - una "vecchia volpe" della professione. Ha distribuito la sua relazione senza leggerezza, perchè ha preferito entrare nei problemi più urgenti, quelli che condizionano lo sviluppo dei due porti, aprendosi al confronto con gli iscritti. E di problemi Bonistalli ne ha affrontati parecchi: dal "congelamento" del comitato di gestione per la vicenda Nogarini ("Ma il comitato (segue a pagina 10)

Agenti marittimi

potrebbe essere lo stesso insediato e questo stand-by non aiuta certo il porto") all'acqua alle navi che si profila con un luglio caldo e di polemiche per probabili quantitativi non sufficienti; dall'eterna e sempre rinviata creazione del "centro servizi" che chiuda una lunga stagione di uffici disseminati ovunque alle nomine da parte degli utenti diritto per il "tavolo del partenariato" (scadenza data dall'Autorità del presidente Corsini martedì prossimo). E andando avanti nell'analisi, il presidente dell'Asamar ha ricordato temi aperti come i continui rinvii del trasferimento del Tco (su aree peraltro "inchiodate" da una delibera che destina 10 mila metri quadrati di aree strategiche a un progetto "olio di palma" che è sparito nel nulla), il ruolo degli

agenti per i traffici tramp, la dibattuta questione degli agenti generali e degli agenti raccomandati, i ruoli di Piombino con i suoi fondali a 20 metri e le sue aree più che appetibili. Sul tema delle crociere, cui Livorno è ovviamente molto sensibile anche in relazione alla gara conclusa per la "Porto 2000", Bonistalli ha ricordato che occorre dotarsi prima possibile di una stazione di GNL perchè già le compagnie primarie stanno immettendo in servizio navi a doppia alimentazione e il 2020 (anno in cui la riduzione drastica dei fumi sarà obbligatoria) è ormai vicina.

Punto di forza per l'organizzazione generale del porto labronico, ci ha detto Bonistalli subito prima dell'assemblea, è la sintonia che esiste tra Asamar e Spedimar e l'ottima collaborazione con la Capitaneria di porto dell'ammiraglio Di Marco, la cui competenza è stata e continua ad essere di grande aiuto sui temi sin giuridici che operativi.

"Il 5 luglio prossimo - ci ha detto Bonistalli in chiusura di assemblea - il presidente Corsini affronterà il tema del GNL sul piano di una programmazione degli interventi che vedrà come punto focale il terminale OLT al largo di Livorno e noi daremo la massima collaborazione".

Nel corso dell'assemblea si è anche parlato della delicata problematica del segretario generale dell'AdsP, il cui incarico provvisorio scade a fine mese. Corsini sembra deciso a una ulteriore proroga, forse fino a fine anno. L'Asamar è probabilmente anche la Spedimar sembrerebbero d'accordo, a patto che appena in funzione il comitato di gestione l'incarico provvisorio cessi e si decida per un segretario generale definitivo, che sia esso Provinciale o un altro. "Il porto ha bisogno di stabilità e di operare a pieno regime" è il messaggio dell'Asamar al presidente Corsini "e bisogna chiudere una stagione ormai troppo lunga di congelamento degli organismi decisionali".

► LIVORNO

C'è un motivo se **Stefano Corsini** livornese manifesta un grande interesse per una infrastruttura che riguarda la ferrovia fra Prato e Bologna, distante cento chilometri dal nostro porto: è perché i «330 milioni per realizzare una autostrada viaggiante sulla tratta ferroviaria Prato-Bologna» è indispensabile per «rafforzare i flussi di traffico tra i porti della Toscana e il Centro-Nord Europa». In concreto, l'ammodernamento della dorsale appenninica Roma-Bologna può consentire al porto di Livorno di agganciarsi all' «alta velocità delle merci» nell'area fiorentina e da lì puntare verso le direttrici che portano nel cuore dell'Europa: del resto, l'ha detto al Tirreno il numero uno degli agenti marittimi, **Gian Enzo Ducl**, che Livorno è l'unico porto in grado di potersi servire tanto della direttissima del Brennero che del supertunnel del Gottardo. Ed è un aspetto sul quale anche di recente ha insistito **Nereo Marcucci**, presidente di Confetra. Non solo: questo schema infrastrutturale era stato al centro di una intervista del viceministro **Riccardo Nencini** al nostro giornale.

Proprio in un convegno a Prato alla presenza di Nencini è emersa la notizia: c'erano anche gli assessori regionali **Vincenzo Ceccarelli** (infrastrutture) e **Stefano Ciuffo** (turismo), oltre al presidente **Stefano Corsini**.

Verranno risagomate le gallerie ferroviarie della tratta Prato-Bologna per migliorare gli standard attuali relativi al flusso dei traffici: siamo «ancora nella fase progettuale», dicono **Stefano Corsini** segnalando però che «presto si aprirà un tavolo tecnico che coinvolgerà la Regione Toscana, la Regione Emilia Romagna e Rfi, sapendo che «i finanziamenti sono in buona parte già stanziati» e che l'obiettivo è «iniziare i lavori di ammodernamento nel 2018 (con una previsione di ultimazione nel 2021)».

«La Prato-Bologna è fondamentale per il sistema portuale dell'Alto Tirreno», dice Corsini: «Attraverso questa importante opera, e grazie alla trasversale Firenze-Pisa, Livorno e Piombino possono raggiungere il corridoio del Brennero e

Porto, con quei tunnel potremo arrivare nel cuore d'Europa

Corsini: l'ok all'ammodernamento della Prato-Bologna è importante per collegarci meglio alle grandi direttrici

puntare diritto ai mercati dell'Europa CentroEst».

Ma da Palazzo Rosciano si mette l'accento sui tempi: «Il Terzo Valico di Giovi, tanto im-

portante per i porti liguri, è previsto venga realizzato nel 2022, mentre il Gottardo sarà pienamente operativo nel 2020. «Il nostro sistema portuale - ha ri-

cordato Corsini - è già collegato con la linea Tirrenica e ha oggi una via di sbocco preferenziale in Europa Occidentale».

L'INTERVENTO

BANCHINE, UNA STERZATA SBAGLIATA

Nel giorni scorsi abbiamo avuto sollecitazioni da parte di molti lavoratori rispetto al futuro del porto e alla continuità occupazionale.

Riteniamo che le preoccupazioni siano giustificate, perché se in un recente passato era chiaro che i percorsi avevano una loro logica e quindi facevano parte del progetto del piano regolatore del porto, oggi i dubbi sono maggiori delle certezze.

Assistiamo ormai quotidianamente a tentativi di tirare da una parte all'altra quel progetto, in un quadro dove gli interlocutori di una volta non ci sono quasi più e anche sul nostro porto si sono insediati fondi di investimento e gli armatori sono scesi a terra determinando la governance di alcuni terminal. Qualcuno ci racconta che questa è la modernità e che sui territori nonché sui porti arriva chi può investire.

Premesso che non siamo contrari agli investimenti dei

privati, vorremmo ricordare che, nel pieno della discussione del piano regolatore del porto e prima ancora del Piano operativo triennale (Pot) "Il porto dei porti", era chiaro a tutti che l'evoluzione internazionale dello shipping avrebbe portato, anche sul nostro scalo, una ventata di interessi da parte di nuovi investitori.

Il processo di aggregazione dei traffici, e quindi delle imprese (questa la filosofia del Piano regolatore e non la Piattaforma Europa che invece è l'infrastruttura necessaria e quindi lo strumento) e la divisione del porto per aree funzionali erano propedeutici a far sì che ci fosse un sistema che poteva svolgere un ruolo di interlocutore con rispetto alle nuove opportunità che si presentavano sul porto.

Non ci sembra che questo sia avvenuto ed è evidente che quella spinta propulsiva, anche di controllo, si sia esaurita prima di nascere.

Il governo nell'ambito del percorso di riforma ha affermato che giustamente ci vuole una centralizzazione strategica degli investimenti per superare la concorrenza tra i porti. Quello che sta avvenendo a Livorno è l'esatto contrario, con i direttori che decidono con chi è come lavorare tanto è che ri-

schiamo di trovarci, se va avanti quello che si paventa, con 4 articoli 16 nei prossimi mesi invece che 2 innescando una guerra sulle spalle dei lavoratori.

Nell'ultimo anno **Autonomia portuale** ha più volte, nelle sedi ufficiali, dichiarato una grande difficoltà di un art. 16 che opera in appalto presso gli accosti in radice della Darsena Toscana, area concessa in "occupazione temporanea" ad un'impresa già concessionaria di altri spazi.

Per risolvere quella che poteva essere una ulteriore crisi occupazionale era stato ipotizzata la nascita di un nuovo soggetto imprenditoriale art. 16, più solido, in grado di assorbire lavoro e lavoratori del soggetto prossimo alla cessazione dell'attività.

Oggi invece si creano le condizioni per cui, senza concessione e quindi senza investimenti e radicamento sul territorio, si aprono le porte a un ulteriore soggetto che diventerà elemento di squilibrio del mercato del lavoro portuale, andando a insidiare Alp che con fatica e impegno è stata risanata da poco.

Riteniamo quindi che se la società, oggetto di attenzione **Autonomia portuale**, non sia nelle condizioni di chiudere,

risulta inutile e dannoso l'apertura di un ulteriore soggetto che si inserirà nel mercato del lavoro portuale, già sufficientemente saturo di lavoratori.

Quanto sopra è in contraddizione anche con quanto rilevato dal Ministero rispetto al fatto che ad oggi esistono troppi lavoratori iscritti nei ruoli degli art. 16 rispetto al 90% delle banchine date in concessione (dato nazionale).

C'è inoltre da capire cosa si intenda fare in quella parte di porto perché notizie ufficiose di questi giorni ipotizzano l'attracco di navi car-carrier per sbarcare auto. La sensazione è che in barba al piano regolatore del porto qualcuno pensi che la vocazione del nostro porto sia ormai quella per iro/ro e le crociere e guardando un po' le nuove geografie non è necessario un grande sforzo per supportarlo.

Riteniamo opportuno che **Autonomia portuale** faccia immediatamente chiarezza, intervenga il prima possibile sulle questioni che abbiamo citato. Porteremo queste istanze nelle sedi politiche e istituzionali dove siamo rappresentati.
**segreteria circolo Pd
Economia Marittima
Sergio Muzi
(segreteria Pd Livorno)**

Pressing di Piombino sull'Authority per far partire il comitato di gestione

Il presidente Corsini va anche a Prato: tema gli investimenti ferroviari

LIVORNO - DA PIOMBINO a Roma, da Firenze a Prato, l'Autorità di sistema portuale di Stefano Corsini è al centro di incontri, ufficiali e non, in attesa che la "governance" sia costituita con tutti i crismi. Due gli appuntamenti importanti di ieri per il presidente Corsini: a Piombino, dove ha avuto un incontro con i vertici (sostanzialmente "decapitati") dell'Authority portuale locale, retta dal facente funzione di segretario generale Capuano; e a Prato poche ore prima, dove in un incontro con la Regione e i vertici della FS è stato presentato un program-

SEMAFORO ROSSO

La parte piombinese avrebbe anche posto il «veto» su Provinciali

ma di "autostrada viaggiante" su rotaie, che collegherà con un investimento di oltre 330 milioni di euro i porti di Piombino e Livorno attraverso una "bretella" ad alta capacità con Firenze e Bologna, i due sca-

li alla rete europea che punta sul Brennero. Al rientro dal vertice di Prato, Corsini ha sottolineato co-

me il collegamento ferroviario in questione tende a bypassare quello diretto a Genova per i ritardi del "terzo valico", mettendo così in primo piano per i accordi con il nord Europa - sistema europeo Mediterraneo-Scandinavia- il sistema livornese sull'alto Tirreno. Sarà a breve installato un tavolo tecnico con le regioni Toscana ed Emilia-Romagna, più le Ferrovie, per poter iniziare i lavori l'anno prossimo e completarli entro il 2021.

NELL'INCONTRO di ieri a Piombino, Corsini ha affrontato temi assai più attuali, come l'utilizzo delle banchine a 20 metri di pescaggio da tempo pronte e lo sblocco dei lavori - già finanziati - della "bretella" che dovrà collegare il porto con la 389. Ma a Corsini sono state anche presentate le preoccupazioni del cluster portuale piombinese intorno al mancato insediamento del "comitato di gestione" dell'Authority di sistema, che impedisce anche la nomina di un segretario generale in pianta stabile. Piombino non sembra voler accettare senza proteste - che potrebbero anche essere

istituzionali, Comune compreso - l'eventuale proroga dell'attuale segretario generale di Livorno Massimo Provinciali, non tanto per la persona in sé - di Provinciali sono apprezzate le doti professionali e la conoscenza dei temi livornesi - quanto perché il sistema Livorno-Piombino richiede strumenti di governo completi e a pieni poteri, che conoscano e rilancino anche le potenzialità dei due scali insieme. Altro tema delicato, l'incarico alla ex dirigente Roberta Macii, oggi a Civitavecchia, per la programmazione del sistema Livorno-Piombino da parte della Regione: un incarico che suona strano in particolare perché è dato a un segretario generale di sistema "concorrente". Dal Comune di Piombino sarebbe arrivato anche un suggerimento di installare il "comitato di gestione" così com'è, senza dover attendere l'esito del ricorso al Tar del sindaco di Livorno, in modo da poter procedere alla nomina di un segretario generale di sistema definitivo. Che è poi uno dei nodi sui quali si sta bloccando l'intera governance, a fronte dei "sistemi" portuali vicini dove già tutti gli organi (si vedano La Spezia, Genova e Civitavecchia, per non citare Ravenna e Trieste) sono da tempo al lavoro.

A.F.

Il porto è in stallo senza il segretario

L'attività a Piombino va avanti solo per l'ordinaria amministrazione. E si parla di un ritorno della Macii, ora a Civitavecchia

di Guido Fiorini

PIOMBINO

Cosa succede al porto di Piombino? Nulla. E il problema è proprio questo: da mesi non succede più nulla.

L'inerzia data dall'Accordo di programma si è quasi esaurita e quello che pareva il settore trainante per la ripresa dell'economia, la vera speranza per il promontorio, è adesso quasi fermo, come una barca a vela in un giorno di bonaccia.

La situazione è complessa e rischia di relegare Piombino a una banale "dependance" di Livorno, peraltro nel silenzio generale: non dice una parola il Pd, partito di riferimento in zona, non protestano le opposizioni, neppure quei 5 Stelle che su Livorno stanno combattendo la battaglia per avere Nogarín nel comitato di gestione, ma lavorano sotto traccia anche gli operatori sulle banchine, forse più per la paura di esporsi che per una reale sottovalutazione del momento.

Tutto nasce dall'accorpamento deciso a Roma e concretizzato qualche mese fa, con la nomina a presidente di Stefano Corsini che, poco dopo il suo arri-

vo, ha prorogato Massimo Provinciali come segretario su Livorno e, adesso, pare intenzionato a prorogarlo di nuovo, per altri sei mesi.

A Piombino le deleghe del segretario sono da anni suddivise fra tre dirigenti: la maggior parte le ha Claudio Capuano, Roberta Macii ha il piano regolatore del porto e Sandra Muccetti ha il compito di riferire al comitato sullo stato dei lavori. La suddivisione risale al 2013, quando uscì Paola Mancuso, e doveva essere temporanea, in attesa della nomina di un segretario vero e proprio. Fino a qualche mese fa, però, la presenza continua dell'ex commissario straordinario Luciano Guerrieri rendeva il sistema funzionale.

Adesso le cose sono cambiate. Roberta Macii è stata nominata segretaria a Civitavecchia e, almeno sulla carta, con Piombino non dovrebbe avere più rapporti, mentre la probabile proroga di Provinciali a Livorno lascerebbe Piombino ancora senza una regia. Le conseguenze già si stanno toccando, con la macchina che procede lentamente, solo per l'ordinaria amministrazione e "firme" sugli atti rare come mosche bianche.

Certo è che ci sono questioni

aperte molto importanti che mal si sposano con l'attuale immobilismo. Giovedì scorso sono scadute le concessioni ad Aferpi. Saranno rinnovate ancora? Non è problema secondario. Su General Electric si sta lavorando, la banchina va avanti, a oggi, niente è stato firmato. Pim (Piombino industrie marittime) dovrebbe iniziare a lavorare a settembre, ma ancora non è chiaro nei dettagli cosa intendono fare.

La questione è squisitamente politica. E, in gran parte, è legata alla posizione di Roberta Macii, dirigente di grandi capacità che, negli ultimi anni ha stretto un rapporto molto forte con Enrico Rossi, tanto che è lei che segue da vicino sia la vicenda General Electric che la Darsena Europa di Livorno. Ma da quando è stata nominata a Civitavecchia (dal 7 giugno), ha senso che sia la segretaria di un'altra autorità a curare questioni tanto importanti, peraltro concorrenziali con le attività del porto laziale?

Il Pd locale, forte di un accordo con il ministro Delfino per il ritorno di Luciano Guerrieri nel ruolo di segretario, non la vede certo di buon occhio, mentre lo stesso Corsini non pare gradire

il ritorno dell'ex commissario straordinario. Il risultato è lo stallo attuale, con Livorno che in qualche modo procede e Piombino che vegeta, nel silenzio generale.

Fra l'altro la probabile proroga di Provinciali per altri sei mesi pare propedeutica all'attesa della scadenza del primo mandato proprio della Macii, che tornerebbe a Piombino come segretario.

Sono i sei mesi il nodo. Perché la nomina del segretario spetta, formalmente, al comitato di gestione su proposta del presidente. Il comitato è stato nominato solo in parte (Maurizio Poli per il Comune di Livorno, Vanni Bonadio per la Regione e l'ammiraglio Vincenzo Di Marco per l'Autorità Marittima) a causa del ricorso al Tar di Nogarín che ha chiesto la sospensione. La decisione è attesa in tempi brevi, entro fine mese, quindi dopo un comitato di gestione ci sarà, con Nogarín o senza. A quel punto il presidente potrà nominare il segretario: ecco che la proroga basterebbe per un solo mese, i sei sono eccessivi, a meno che non ci sia proprio il disegno per il ritorno della Macii. Staremo a vedere. Certo è che Piombino, nella situazione in cui si trova, non può più permettersi a lungo questo stallo.

PIOMBINO LA NAVE È LUNGA 264 METRI, RECORD PER LA CITTÀ

Crociere, arriva la Discovery Oltre 1500 turisti al porto

Il vicesindaco Ferrini: «Un'occasione da sfruttare»

- PIOMBINO -

ARRIVA domani mattina alle 7 al porto la nave da crociera «Tui Discovery», la più grande mai attraccata a Piombino. Si tratta di una nave lunga 264 metri da 1.800 posti, (più 1000 di equipaggio). A bordo ci sono turisti inglesi. Al momento circa novecento turisti hanno prenotato per vari tour, per gli altri il Comune di Piombino mette a disposizione un servizio di due bus navetta Tiemme. A bordo vi saranno hostess della Parchi Val di Cornia che descriveranno le opportunità di visita della città. Inoltre saranno fornite anche varie offerte che commercianti ed artigiani hanno deciso di preparare per l'occasione.

IN BANCHINA vi sarà un desk sempre della Parchi per fornire a tutti i crocieristi materiale informativo del territorio. Le varie iniziative sono state concordate con Parchi, Tiemme, Confesercenti, Confcommercio, Cna, società mista Mixos-Portuali che ha in concessione la banchina, Consorzio Doc Val di Cornia, Guide Costa Etrusca. Nei negozi vi daranno locandine per le offerte ai crocieristi. «Si tratta di un'opportunità da cogliere per la città e grazie alla collaborazione con tutti i vari soggetti pubblici e privati abbiamo messo in campo azioni di accoglienza che spero possano essere gradite ai crocieristi ed all'armato-

LO SBARCO I crocieristi sulla banchina del porto: una nave crea lavoro per decine di persone dagli autisti dei bus alle guide per le escursioni

LA POLEMICA Giuliani: «Tanti eventi che fanno turismo a dispetto dei detrattori»

re» ha dichiarato il vice sindaco Stefano Ferrini. La «Tui Discovery» tornerà a Piombino anche il 17 luglio e l'11 settembre sempre dalle ore 7 alle 19.

«**ABBIAMO** aperto la stagione con il sera concerto di Gino Paoli in piazza Bovio - commenta il sin-

daco Massimo Giuliani - con tutte le persone che siamo riusciti ad accogliere in base alle nuove normative Anti terrorismo (ci dispiace per coloro che non sono potuti entrare). Poi abbiamo Comics City, l'evento del film «Aglien» del mitico Andrea Camerini. Lunedì attracco della più grossa nave da crociera mai venuta a Piombino (1500 crocieristi e 1000 persone di equipaggio). I nostri detrattori fanno bene a definirci una "città non turistica", perché, almeno in questo settore, ci sta portando bene».

m. p.

IL SUMMIT

- 1** Il "corridoio" da ampliare
 - Buoni risultati della battaglia per inserire Brindisi nella rete trans-europea "Ten-T", che aprirebbe tante nuove strade.
- 2** Evoluzioni future
 - Per il presidente dell'Authority il porto deve puntare sul "green" e stare al passo con l'economia.
- 3** L'appoggio dell'Unione
 - Il presidente del Parlamento Europeo Tajani si schiera a favore dell'inserimento di Brindisi nelle reti Ten-T.
- 4** Problemi di movimento
 - I problemi nei trasporti europei restano tanti. Come la difficoltà di collegare le aree più "periferiche".



Il porto guarda a Oriente Potrà passare da qui anche la "Via della seta"

Esame dei rappresentanti europei con gli operatori: la sfida è lanciata

di Roberta DENETTO

«Sono dell'idea che più infrastrutture ci sono più saremo pronti a lavorare per lo sviluppo del territorio». Così il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani, nel corso dell'incontro nella sede brindisina dell'Autorità di sistema Adriatico-Meridionale. Complice lo sciopero degli aerei nella giornata di ieri, i tempi di permanenza presso l'Authority sono stati strettissimi. Sufficienti però affinché Tajani lanciasse un messaggio preciso e inequivocabile rispetto all'inserimento del porto di Brindisi nella rete di trasporto trans-europea. «Se il governo italiano sollecitasse la Commissione Europea si potrebbe lavorare in questa direzione». Insomma il punto fondamentale sta nella volontà governativa italiana di definire nel dettaglio le proposte di inserimento di nuovi nodi strategici, da presentare a Bruxelles.

Hanno preso parte all'incontro il presidente dell'Autorità di sistema Ugo Patroni Griffi, gli operatori portuali che hanno avuto la possibilità di confrontarsi con Tajani e Mauro D'Attila, vice presidente del gruppo del Ppe nel Comitato delle Regioni a Bruxelles. Un'occasione cruciale per cogliere, dalle parole di Tajani, la direzione verso la quale l'Europa guarda, anche in termini di sviluppo economico. «Ho avuto modo - ha dichiarato Tajani rivolgendosi agli operatori - di verificare la funzionalità del porto brindisino. Credo che si possa fare di più per sfruttare l'infrastruttura sul fronte turistico e industriale». È in riferimento alla collocazione geografica del porto ha voluto lanciare anche tre ipotesi di possibili direttrici strategiche sulle quali lavorare.

«C'è il fronte balcanico - ha argomentato - rispetto al quale abbiamo un interesse politico di stabilizzazione dell'intera area. Brindisi potrebbe essere il punto migliore per avviare un'operazione di diplomazia economica. Va considerata - ha continuato - anche la "Via della seta". I cinesi cercano porti attraverso i quali far transitare le loro merci. Mi sembra che l'orientamento finale sarà andare verso Ven-

ezia, però non vedo perché non si possa ipotizzare che una parte delle merci possa, per esempio, arrivare a Brindisi per la distribuzione nell'Italia centro-meridionale o verso altre zone del mediterraneo. Ma è il governo a doversi muovere in questa direzione».

Infine il presidente ha delineato la prospettiva di sviluppo del porto brindisino nell'area del Mediterraneo parlando degli scambi commercia-

li con la Turchia. «Tutto però - ha voluto sottolineare - nell'ambito di una portualità integrata. Occorre una strategia che accompagni le buone idee locali, attraverso l'impegno della Regione, del Governo centrale. Io proverò - ha detto - a dare il mio contributo in un quadro di riferimento che è sempre più globale. Bruxelles non può operare contro l'autorità nazionale ma può solo verificare che le regole siano rispettate. L'Europa decide in merito alle reti e ai grandi corridoi ma poi spetta ai singoli Stati - ha concluso - stabilire i dettagli».

Insomma si può lavorare affinché il porto brindisino rientri nei nodi della rete trans-europea nel momento in cui è l'Italia a spingere in questa direzione. Ma nel corso del dibattito, vedendo quanto denso di stimoli di riflessione, è emersa anche la possibilità di inserire

Brindisi in quelle che vengono definite Zone Economiche Speciali, ossia aree individuate dallo Stato e alle quali viene conferita una particolare qualità giuridica che permette agli investitori di avere agevolazioni fiscali e preferenze doganali, sostenendo spese inferiori in media del 40 per cento rispetto alle cifre nazionali.

Un obiettivo indicato dallo stesso Patroni Griffi e ampiamente sostenuto dagli operatori portuali presenti che hanno definito l'ipotesi una grande opportunità. «Crediamo nella creazione di una Zona Economica Speciale pugliese - ha dichiarato il presidente dell'associazione Operatori Portuali Brindisini Teo Titi - e la consideriamo una scelta coraggiosa. Il nostro invito è di rimediare agli errori fatti in passato nell'ambito del pianificazione del corridoio balco-adriatico».

IL DIBATTITO

Ma il riferimento dei vertici dell'Authority al gas naturale mette in allarme Bbc: «Chiarisca subito»

Le idee di Patroni Griffi: uno scalo "green" e che sia all'avanguardia

IL DIBATTITO

Due bottiglie di "Risveglio"



● A margine della conferenza stampa finale del "summit" del Partito Popolare Europeo nel Comitato delle Regioni di Bruxelles, il rappresentante dell'Ance Mauro D'Attila ha voluto omaggiare l'ospite d'onore, il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani, ed il presidente del Ppe nel Comitato delle Regioni Michael Schneider con due bottiglie di 72100 della cantina "Risveglio".

● «Quest'area ha tutto per candidarsi al cambiamento». È in questi termini che il presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi alza la posta dinanzi agli operatori portuali brindisini riuniti nella sala conferenze dell'Authority per l'incontro con il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani.

«Oggi - ha detto in apertura dei lavori - abbiamo un buon pubblico e allora dobbiamo usare, mettendo Brindisi nelle agende nazionale e internazionale. Facciamo conoscere questo territorio spingendolo all'interno di realtà più ampie». Poi l'indicazione delle sue, personali, linee guida sul percorso da tracciare. «Il mio sogno - ha dichiarato - è di fare cose moderne. Nel ruolo di padrone di casa ha dunque voluto fare riferimento all'economia verde del mare e alla possibilità di aderire alla rete degli eco-porti. «Lanziamo a ragionare - ha argomentato Patroni Griffi - anche di decarbonizzazione, considerando i cambiamenti costanti dell'economia per i quali non sempre occorre l'intervento legislativo».

Come a dire che la realtà



Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi durante l'incontro (foto di Mica Frigione)

produttiva supera i tempi statali andando a interessarsi ad altre fonti di energia. Il riferimento al gas è arrivato poco dopo richiamando l'attenzione su nuove navi da crociera che possono ospitare un numero considerevole di passeggeri e che sono interamente alimentate con il gas.

Le parole del presidente, tuttavia, hanno messo in allarme Brindisi Bene Comune, che ha chiesto lumi sulla vicenda. «Il

presidente - ha incalzato Riccardo Rossi - dovrebbe far sapere a Brindisi e ai brindisini cosa intende per sviluppo green del porto e su quale progetto sul gas naturale liquido si sta lavorando. Siamo parlando di un nuovo rigassificatore? Di un deposito costiero? O dello spostamento a Brindisi dell'approdo Tap?».

Ma Patroni Griffi ha argomentato anche sulla possibilità

di far riconoscere l'area come una Zona Economica Speciale. «Brindisi - ha detto - in questo senso è in pole position perché gode di una struttura portuale dove non c'è un confine netto tra porto e retroportualità. La città è perfetta da questo punto di vista e bisogna intendere questa possibilità come un incredibile volano di sviluppo. Dobbiamo prepararci anticipando i grandi cambiamenti che possono verificarsi».

È sul fatto che Brindisi non sia inserita tra i nodi della rete trans-europea, ha parlato di diverse possibilità alle quali guardare. «C'è il corridoio ScanMed - ha commentato - che collega i paesi scandinavi con l'area del Mediterraneo. Bisogna poi concentrarsi sul recupero del vecchio corridoio 8 di collegamento tra l'Europa centrale e orientale. Infine il corridoio balco-adriatico che al momento in Italia si ferma a Ravenna».

Valutazioni che proiettano Brindisi nello scenario internazionale. Ma ci sono comunque una serie di questioni locali sulla scrivania di Patroni Griffi. A cominciare dal rapporto tra le grandi navi da crociera e il deposito interno. Rapporto rispetto al quale, anche in questa occasione, è stato chiaro. «Il deposito interno - ha dichiarato - deve comunque stare all'interno di determinate regole, coordinandosi con il traffico crocieristico. Non possono esserci sovrapposizioni».

L'occasione della presenza di Tajani è stata importante per avviare un confronto sulle dinamiche globali che possono incidere sullo sviluppo locale e, quantomeno, orientare le scelte tanto dell'Authority di sistema quanto ministeriali.

R.Den.

«Dobbiamo osare mettendo il territorio al centro dell'agenda nazionale e internazionale»

«Iniziamo a ragionare di decarbonizzazione. L'economia cambia e bisogna starne dietro»

TAJANI IN CITTA'

SEMINARIO GRUPPO PPE

CONTRIBUTI DI IDEE

Occorre non trovarsi impreparati nel momento in cui inizia la discussione sulla revisione delle reti transeuropee

«Obiettivo è fare arrivare una delle reti dei trasporti transeuropee a Brindisi»

● Evitare l'emarginazione. «Per la crescita economica è certamente necessario che i Paesi rimettano in sesto i conti, ma non è possibile pensare di fermarsi. Il passo successivo è costituito dalla crescita, possibile nel momento in cui si avvia una sfilata politica industriale, nel rispetto dell'ambiente, in abbinamento con il sostegno alle piccole e medie imprese, al commercio, all'agricoltura e ai liberi professionisti. Sono indispensabili investimenti a lungo termine e credo che sia buona la proposta di D'Attis di fare arrivare a Brindisi una delle reti Ten-T». È stato il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani ad in-

coraggiare l'idea che ha portato a riunire in città il gruppo Ppe in seno al Comitato europeo della regione. Ed il documento finale, all'ultimo punto è ancora più chiaro: «Appoggiamo l'estensione dell'attuale rete Ten-T mediante il completamento del corridoio balneo-adriatico, incluso il prolungamento lungo l'intera costa ionico-adriatica fino a Brindisi, da un lato, e alla punta meridionale della Grecia, dall'altra. Sosteniamo l'invito rivolto dal Parlamento europeo ai paesi partecipanti a concentrare i loro sforzi sull'attuazione dei progetti che rientrano nell'attuale rete Ten-T e di altri interventi in corso per estendere la rete

Ten-T verso l'Europa sud-orientale/Adriatico orientale. Questi progetti racchiudono il potenziale per colmare il divario infrastrutturale esistente nell'area adriatico-ionica, come l'autostrada adriatico-ionica sulla costa orientale, la ferrovia ad alta velocità sulla costa adriatica italiana e altri progetti, rafforzando i collegamenti stradali marittimi e aerei tra Est e Ovest».

Pronti, dunque, ad affrontare le difficoltà.

«I trasporti sono il più naturale trasmettitore degli effetti economici, e come tali occorre potenziarne la rete investendo i territori che hanno ancora



PROPOSTA VALIDA Il presidente del Parlamento europeo Tajani (foto Notte)

bisogno di un adeguato impulso alla crescita», ha detto Mauro D'Attis. Sulla stessa linea il presidente del gruppo Ppe Michael Schneider, che ha ricordato come i trasporti siano importanti per l'efficienza dell'economia europea: «si prevede infatti che entro il 2050 il trasporto merci crescerà dell'80%, mentre quello passeggeri di oltre il 50%. La crescita presuppone scambi tra Paesi e gli scambi presuppongono trasporti». «L'Europa non può farsi trovare impreparata rispetto a un asset così strategico e sinergico».

Ha proseguito Santi Giuffrè, che all'assemblea ha portato i saluti della città di Brindisi in qualità di commis-

sario prefettizio. Giuffrè ha auspicato che il porto di Brindisi sia parte integrante di scelte capaci di impattare sul territorio in maniera positiva. Se i trasporti rappresentano un asset strategico per l'Europa lo sono ancor di più per i singoli territori creando un tessuto connettivo sul quale si sviluppano i processi economici.

Il focus sul porto è stato toccato a Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema dell'Adriatico meridionale che comprende i porti di Brindisi, Bari, Monopoli e Manfredonia, come riferimento sicuro, facendo riferimento anche a un indotto ancor più dimensionato per gli obiettivi di occupazione.

UNA PROPOSTA DI DISCUSSIONE

Porto «green» che può crescere grazie alla retroportualità con la «zona economica speciale»

● «Lo scalo di Brindisi si candida a diventare terminal di riferimento per il gas naturale liquido nell'ottica della green economy», ha detto quasi in esordio del suo intervento il prof. Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'Autorità del sistema portuale del mare Adriatico Meridionale, intervenendo ieri mattina alla prima sessione dei lavori, quella dedicata ad «Una strategia europea dei trasporti solida a sostegno dello sviluppo e della creazione di occupazione».

Ha illustrato, il Presidente, il completamento dei lavori a Costa Marena Est: lavori per 19 milioni di euro ultimati in tempo a dispetto del scontento che più volte rallenta il realizzarsi di opere strategiche. Ha ricordato come a breve avverrà il collaudo del raccordo Porto-Rete ferroviaria italiana in tre binari e come il porto possa veder crescere le sue potenzialità grazie alla «zona economica speciale», considerata la presenza di portualità e retroportualità adeguata. «Il porto può giocare il suo ruolo di protagonista essendo naturalmente collegato con l'area retroportuale e con quella del Siris con l'aiuto della politica e delle istituzioni», ha spiegato. Non solo. «Brindisi è in grado di giocare bene le sue carte nella logistica anche come China base, guardando cioè al collegamento tra l'Adriatico e l'Asia».

«Apprendiamo con grande preoccupazione della dichiarazione rilasciata a Brindisi dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Patroni Griffi sul ruolo che il Porto di Brindisi potrebbe avere come terminal di riferimento per il Gas Naturale Liquido», ha subito detto Brindisi bene Comune. «Chiediamo chiarezza. Il Presidente Patroni Griffi dovrebbe far sapere a Brindisi e ai brindisini cosa intende per sviluppo Green del Porto di Brindisi e su quale progetto sul Gas Naturale Liquido si sta lavorando. Stiamo parlando di un nuovo Rigassificatore? Di un deposito Costiero per il gas? o dello spostamento a Brindisi dell'approdo TAP? O di cos'altro ancora? Aspettiamo una risposta chiara da Patroni Griffi e saremo felici di apprendere che le nostre preoccupazioni sono infondate».

E Patroni Griffi, nel pomeriggio, annunciando l'avvio della procedura di iscrizione dei porti dell'Autorità di sistema a «Ecoporto» ha spiegato che le navi da crociera di ultima generazione sono alimentate a gas e che si tratta di interettare, prima di altri, anche queste navi al posto di quelle maggiormente inquinanti che sono alimentate a combustibili fossili. Quindi, in soldoni, si tratterebbe di creare un «distributore al pari di quelli che per lo scorso anno in autostrada», ha riferito. «Non si tratta del terminal di un gasdotto, non si tratta di un rigassificatore perché non ci saranno navi gassiere che trasporteranno il gas e lo scaricheranno, ma ci saranno navi che si riforniscono di gas perché i loro motori sono alimentati a gas». E concludendo sul punto ed annunciando che in ogni caso predilige il confronto con la città, Patroni Griffi ha inteso far notare come la portualità «green» sia il tema in agenda ovunque e si confronti su temi di economia marittima: lo si è fatto giorni addietro a Barcellona, lo si farà a Genova in queste settimane.



PRESIDENTE Ugo Patroni Griffi

Sollecitazioni per maggiori risorse alle infrastrutture locali e regionali

Il sostegno allo sviluppo è capace di creare nuova e vera occupazione

● Se l'ultimo punto della dichiarazione è stata specificata per Brindisi. «Riconosciamo che i nove corridoi della rete centrale aprono la strada all'attuazione della Ten-T», hanno detto i componenti il gruppo Ppe in seno al Comitato europeo delle regioni. «Tuttavia, osserviamo che vi è una mancanza di risorse finanziarie per lo sviluppo di infrastrutture locali e regionali e di infrastrutture di ridotte dimensioni nelle zone di confine, infrastrutture che sono di particolare importanza per lo sviluppo sostenibile delle regioni d'Europa», hanno aggiunto. «A tal fine, esortiamo a rinnovare l'impegno economico del Cef, aumentando la dotazione finanziaria e, in parte, promuovendo iniziative volte ad attuare le reti globali e il sistema di collegamento con i corridoi della rete centrale Ten-T al fine di completare i collegamenti mancanti».



SEMINARIO Componenti del gruppo Ppe al Comitato europeo regioni

Nell'intensa giornata brindisina, infatti, le diverse voci degli oberti Ppe si sono confrontate in due sessioni. Prima, hanno affrontato il tema della «Strategia europea dei trasporti solida a sostegno dello sviluppo e della creazione di occupazione», quindi dopo l'intervento di Tajani hanno affrontato il tema della

«Migliori prassi/Investimenti e sostegno europeo agli enti regionali e locali». Nella prima sessione è stato esaminato in che modo una politica dei trasporti integrata possa essere un fattore determinante di una proposta economica europea, generando scambi commerciali, promuovendo la crescita economica e

forando milioni di posti di lavoro». Si è discusso, di come incoraggiare lo sviluppo di un settore dei trasporti dell'Unione europea, competitivo mediante la promozione di politiche che siano sicure, innovative, efficienti e rispettose dell'ambiente. In seconda, la politica della rete transeuropea dei trasporti è capace di fornire un notevole sostegno per la costruzione e lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto in tutta l'Unione europea, consentendo alle persone e alle merci di muoversi in modo fluido, sicuro e sostenibile. E le reti transeuropee di trasporto (Ten-T) svolgono una parte importante nel conseguimento dei principali obiettivi dell'Unione europea definiti nella strategia Europa 2020 e per questo Brindisi che significa sud dell'Europa verso l'Oriente - va riconsiderata proprio a causa della sua posizione.

Sicurezza al top Controlli serrati e grande discrezione



● In divisa o in borghese è stato notevole il dispiegamento di forze dell'ordine. Bonifica senza mai far pensare la loro presenza oltre la necessaria visione della stessa. Non era semplice «proteggere» un Presidente del Parlamento europeo ed un numero di ospiti provenienti da ogni regione d'Europa. Ogni cosa, tuttavia, è andata per il verso giusto.

«Tornò da Bruxelles per fare il sindaco» Ricordo di Mennitti



● Il ricordo della Roma come civiltà e non come mero luogo geografico fatto dal padre di Tralano che spiegava così come un ispanico diventasse imperatore. Gli applausi e quindi Tajani si è alzato nuovamente per ricordare l'«europarlamentare, un grande sindaco e prima ancora un grande uomo: il mio pensiero - ha concluso - va a Domenico Mennitti, primo cittadino tra il 2004 ed il 2011».

La burocrazia più volte tirata in ballo

● *Maletta... burocrazia. In italiano o tradotta dalle altre lingue nel corso delle due sessioni la burocrazia è stata più volte chiamata in causa. Non la burocrazia di Bruxelles, si badi bene: quella piuttosto che diventa la sgradita interfaccia di cittadini e Pmi. In più interventi si è sentito insistere sul «più Europa» che è stato declinato nel «più territorio», «maggiore partecipazione dal basso», maggiore attenzione perché qualsiasi politica si riverbera nella sua fase attuativa sugli enti locali. Più virtuoso è il circuito che si crea, meno problemi si avranno».*

Patroni Griffi agli operatori portuali: "Solo una stazione di Gnl per le navi"

Riceviamo e pubblichiamo un comunicato dell'associazione Operatori portuali salentini, che oggi ha incontrato sia il presidente del Parlamento europeo, Tajani, che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Patroni Griffi

BRINDISI - Riceviamo e pubblichiamo un comunicato dell'associazione Operatori portuali salentini, che oggi ha incontrato sia il presidente del Parlamento europeo, Tajani, che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Patroni Griffi. In particolare, quest'ultimo colloquio è servito a chiarire che l'impianto di gas metano di cui lo stesso Ugo Patroni Griffi ha fatto cenno nel suo intervento al convegno del Ppe, è una stazione di rifornimento di gas naturale per le navi più moderne che utilizzano turbine a gas.

Una delegazione degli Operatori Portuali Salentini (OPS) durante l'incontro tenutosi presso l'Autorità Portuale di Brindisi nell'ambito del Seminario del gruppo PPE nel Comitato Europeo delle Regioni ha incontrato il Presidente del Parlamento Europeo Antonio Taiani.

Il presidente degli operatori portuali Teo Titi ha ringraziato l'on. Taiani per la sua presenza e il vice presidente del gruppo del PPE Mauro D'Attis per aver organizzato l'importante seminario su un argomento delicato per il territorio di Brindisi come quello della rete Trans-Europea dei trasporti. Titi ha rivendicato la strategicità del porto di Brindisi nel Mediterraneo grazie alla posizione geografica, alle infrastrutture logistiche e alla zona retro-portuale. In particolare ha auspicato che il porto possa essere inserito tra quelli di interesse strategico europeo con l'allungamento del corridoio Scan-Med sino a Brindisi.

Inoltre ha chiesto che L'Europa, forte di esperienze positive in altri paesi, possa favorire la creazione di una zona Zes (Zona Economica Speciale) per il territorio di Brindisi. La ZES diverrebbe, grazie agli speciali incentivi fiscali previsti, un'enorme attrazione di investimenti e di nuovi posti di lavoro.

Entrambi gli argomenti sono stati oggetto di approfondimento da parte dei presidenti Patroni Griffi e Taiani che concordano sull'importanza di creare le condizioni perché Brindisi possa divenire un porto capace di attrarre importanti traffici come quello della 'Via della Seta' con la Cina.

OPS ha infine avuto modo di confrontarsi con il presidente dell'autorità di Sistema Portuale Ugo Patroni Griffi sull'argomento legato alla nuova idea di inserire Brindisi tra i 'green port' dell'Autorità di Sistema. Il progetto del presidente è quello di creare in porto un impianto di rifornimento di gas naturale per le navi da crociera e traghetti di ultima generazione che utilizzano il gas anziché combustibili molto inquinanti per la propulsione e per i generatori durante la sosta in porto: un modo per attrarre nuove navi e creare opportunità rispetto ad altri porti. L'idea è stata apprezzata e condivisa.

Porto e terminal Gnl: "Ora Patroni Griffi chiarisca cosa vuol dire"

Parlare di terminale gas nel porto di Brindisi, senza chiarire di quale impianto si stia parlando, rischia di riaprire prematuramente forti conflitti sociali e politici in una città che non ne ha affatto bisogno

Trasporto pubblico: "Opponiamoci all'abrogazione dell'Rd 148/31"

BRINDISI - Parlare di terminale gas nel porto di Brindisi, senza chiarire di quale impianto si stia parlando, rischia di riaprire prematuramente forti conflitti sociali e politici in una città che non ne ha affatto bisogno. Lo ricorda al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, Brindisi Bene Comune. Il riferimento è all'intervento del presidente Patroni Griffi nel corso del convegno del Ppe sulle Reti Ten-T.

"Apprendiamo con grande preoccupazione delle dichiarazioni rilasciate oggi a Brindisi dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Patroni Griffi sul ruolo che il porto di Brindisi potrebbe avere come terminal di riferimento per il gas naturale liquido. Sono dichiarazioni importanti che in una terra che per decenni è stata messa a disposizione dei grandi interessi delle multinazionali non possono essere buttate lì con una semplice battuta", si legge in un comunicato del movimento.

"Chiediamo chiarezza. Il presidente Patroni Griffi dovrebbe far sapere a Brindisi e ai brindisini cosa intende per sviluppo green del Porto di Brindisi e su quale progetto sul gas naturale liquido si sta lavorando. Stiamo parlando di un nuovo rigassificatore? Di un deposito costiero per il gas? O dello spostamento a Brindisi dell'approdo Tap? O di cos'altro ancora? Aspettiamo una risposta chiara da Patroni Griffi e saremo felici di apprendere che le nostre preoccupazioni sono infondate", si conclude la breve nota.

DURANTE IL SEMINARIO DEL GRUPPO «PPE»

«Porto strategico a creare notevoli opportunità»

Convizione degli «Operatori portuali salentini»

• Una delegazione degli Operatori Portuali Salentini, durante il meeting tenutosi presso l'Autorità Portuale di Brindisi nell'ambito del seminario del gruppo PPE nel Comitato Europeo delle Regioni, ha incontrato il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani.

Dopo i ringraziamenti, estesi anche al vice presidente del gruppo Ppe Mauro D'Attila per aver organizzato l'evento in città, il presidente degli operatori portuali Teo Titi ha rivendicato la strategicità del porto di Brindisi nel Mediterraneo grazie alla posizione geografica, alle infrastrutture logistiche e alla zona retro-portuale. «In particolare», evidenzia una nota, «Titi ha suscitato che il porto possa essere inserito tra quelli di interesse strategico europeo con l'allungamento del corridoio Scar-Med sino a Brindisi. Inoltre, ha chiesto che l'Europa, forte di esperienze positive in altri paesi, possa favorire la creazione di una "Zona Economica Speciale" per il territorio di Brindisi che diverrebbe, grazie agli speciali incentivi fiscali previsti, un'enorme attrazione di investimenti e di nuovi posti di lavoro».

Entrambi gli argomenti sono stati oggetto di approfondimento anche da parte del presidente Ugo Patroni Griffi e Tajani che hanno concordato sull'importanza di



IMPRENDITORE Teo Titi

creare le condizioni affinché Brindisi possa diventare un porto capace di attrarre importanti traffici come quello della "Via della Seta" con la Cina.

«La delegazione degli Operatori Portuali Salentini», aggiunge la nota, «ha infine avuto modo di confrontarsi con il presidente dell'autorità di Sistema Portuale Ugo Patroni Griffi sull'argomento legato alla nuova idea di inserire Brindisi tra i "green ports" dell'Autorità di Sistema. Il progetto del presidente è quello di creare in porto un impianto di rifornimento di gas naturale per le navi da crociera e traghetti di ultima generazione che utilizzano il gas anziché combustibili molto inquinanti per la propulsione e per i generatori durante la sosta in porto un modo per attrarre nuove navi e creare allestimenti opportunità rispetto ad altri porti. L'idea è stata apprezzata e condivisa».

ACQUA L'ING. BARBARA VALENZANO (REGIONE PUGLIA) PRECISA

«Non saranno dirottati alla diga del Pertusillo i fondi per Burgesi»

● BARI. «Nessuno storno verso il Pertusillo dei fondi stanziati dal Governo per i monitoraggi su Burgesi». È quanto precisa in una nota l'ing. Barbara Valenzano, direttrice del Dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio della Regione Puglia. In riferimento alle richieste che sono state avanzate dai sindaci di Ugento, Acquarica del Capo, Presicce e Taurisano.

«È doveroso innanzitutto puntualizzare - evidenzia - che il fondo di un milione di euro stanziato dal Governo per i monitoraggi in Salento nell'area di Burgesi e territori circostanti non è ancora stato trasferito da Roma alla Regione Puglia». «Quei fondi - aggiunge - sono ancora a Roma e proprio in questi giorni ne abbiamo nuovamente sollecitato l'erogazione a favore della Regione Puglia presso i competenti uffici ministeriali dopo una prima nota dello scorso 31 Maggio».

«La Regione - prosegue l'ing. Valenzano - rassicura i Sindaci del Sud Salento perché non c'è nessun impegno di spesa di quei fondi nella delibera regionale che affronta il problema dei controlli sulle acque del Pertusillo che approvvigionano l'acquedotto pugliese fino al versante ionico-salentino, ma

solo il rimando allo stesso centro di costo che è chiaramente quello relativo ai monitoraggi; monitoraggi che la Regione Puglia intende potenziare con programmi straordinari per l'analisi della falda salentina specificamente tarati sulla situazione di Burgesi». «Interessandosi del Pertusillo, la Regione Puglia - sottolinea - non fa altro che agire a tutela e garanzia dei cittadini pugliesi, inclusi quelli salentini. A tal proposito, va ricordato che le acque del Pertusillo convogliate negli invasi AQP vanno a miscelarsi con quelle dei pozzi autoctoni dell'area ionico-salentina a servizio del comprensorio di Ugento-Burgesi. Si comprende quindi quanto sia essenziale conoscere i valori di fondo per escludere potenziali inquinamenti provenienti dal Pertusillo proprio al fine di identificare e distinguere con precisione eventuali contaminazioni della falda derivanti da fonti locali come gli smaltimenti illegali nella discarica di Burgesi».

«Nell'assicurare l'impegno della Regione per un monitoraggio approfondito e prolungato nel tempo della falda salentina, - conclude - va comunque precisato che i primi controlli eseguiti dal Car Irsa e da Arpa Puglia hanno finora escluso contaminazioni in atto».

LA GUERRA DEI CEREALI SIGILLI AL CARICO (50MILA TONNELLATE) DI UNA NAVE CANADESE GIUNTA NEL PORTO PUGLIESE L'8 GIUGNO

Maxisequestro di grano a Bari «Sostanze nocive superiori ai limiti»

MARCO MASCIARO

● BARI. Sequestrato, nel porto di Bari, il carico di grano (50mila tonnellate) giunto dal Canada nelle stive della «Cmb Partner», proveniente da Vancouver, attraccata l'8 giugno, dopo oltre 40 giorni di navigazione. Il provvedimento sarebbe stato seguito dopo le prime analisi sui campioni di cereale che avrebbero rivelato la presenza di sostanze nocive in percentuali superiori ai limiti consentiti dalla legge.

Il 9 giugno, all'indomani dell'arrivo della nave che - ricordiamo - è lunga 258 metri per una stazza complessiva di quasi 80mila tonnellate, Coldiretti Puglia ha organizzato un blitz al Varco della Vittoria, porta di uscita dei tir carichi di grano proveniente da tutto il mondo. Da lì in staffetta i mezzi sono stati seguiti fino alle mete finali. Ce ne sarebbero voluti oltre 1.600 di autocaricattori per scaricare l'intero carico che avrebbe preso le più svariate destinazioni. Perché è tuttora evidente la dipendenza del sistema industriale dal grano estero, senza il quale pare - almeno a sentire gli esponenti più autorevoli del settore - non sia possibile produrre pasta italiana.

Secondo la Coldiretti sotto accusa di continuo il grano canadese per la irregolarità riscontrata in termini di residui di deossivalonolo (o Don o vomitossina), una pericolosa micotossina e per l'uso intensivo di glifosate, un potente diserbante, utilizzato proprio nella fase di pre-raccolta (pratica vietata in Italia) per seccare e garantire - in modo artificiale - un livello proteico elevato. Le



SEQUESTRATA La «Cmb Partner», staccata di grano proveniente da Vancouver

importazioni di grano dal Paese nordamericano rischiano di essere favorite dall'approvazione dell'accordo Ceta (*Comprehensive economic and trade agreement*) tra Unione europea e Canada, primo esportatore di grano duro in Italia. Un accordo che dovrà essere ratificato dal Parlamento nazionale e contro il quale la Coldiretti si dice pronta a scatenare una mobilitazione per scongiurare il preventato azzeramento strutturale dei dazi, a prescindere dall'andamento di mercato.

Per questo è scoppata la *guerra del grano* di Coldiretti Puglia, contro il crollo dei prezzi del cereale e a tutela dei consumatori, considerato che i prodotti stranieri risultati irregolari per il contenuto di pesticidi sono in pratica il triplo di quelli nazionali, a conferma

della maggiore qualità e sicurezza del *made in Italy*, sulla base del rapporto sul controllo ufficiale sui residui di prodotti fitosanitari negli alimenti divulgato l'8 giugno 2017 dal ministero della Salute.

I campioni di cereali stranieri risultati irregolari contengono una percentuale di pesticidi pari allo 0,8%, mentre si scende ad appena lo 0,3% nel caso di quelli di produzione nazionale. Per questo viene ritenuto essenziale che l'origine del grano sia indicata nelle etichette della pasta. Una esigenza condivisa dai ministri delle Politiche agricole, Maurizio Martina e dello Sviluppo economico, Carlo Calenda, che hanno avviato la procedura formale di notifica all'Unione europea dei decreti per l'introduzione in Italia dell'obbligo di indicazione della materia prima per la pasta.

Bari – Arrestati al Porto tre cittadini Albanesi per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina

Nell'ambito di una capillare e complessa attività di controllo in ambito portuale, finalizzata al contrasto del fenomeno della delinquenza comune, la Polizia di Stato ha tratto in arresto tre cittadini albanesi, due dei quali per favoreggiamento all'immigrazione clandestina e il terzo per inosservanza al provvedimento di espulsione. I tre, a bordo di un'autovettura Renault Megane, sono stati notati e fermati dal personale dell'Ufficio di Polizia di Frontiera del Porto mentre tentavano di dileguarsi in direzione dell'uscita del Porto, approfittando delle animate fasi di controllo dei passeggeri in uscita dal Terminal.

Gli agenti preposti ai controlli veicolari hanno bloccato l'auto ed effettuato nei confronti dei tre occupanti il controllo di Polizia, accertando che uno dei due passeggeri, era stato colpito da un provvedimento di espulsione del 2016 e che non era stato autorizzato al reingresso nel territorio nazionale, mentre gli altri due, di cui solo uno regolare sul territorio italiano, si erano resi responsabili in concorso dell'ingresso illegale del predetto albanese nel territorio italiano.

Il risultato è frutto della capacità professionale degli Agenti della Polizia di Frontiera, in un momento in cui si registra presso il porto un aumento considerevole del traffico di passeggeri e veicoli in previsione della imminente stagione estiva e che certamente rappresenta un valido deterrente per chi, ancora una volta, approfitta delle situazioni di necessità dei meno fortunati.

Al termine delle incombenze di rito due degli arrestati sono stati associati presso il carcere di Bari, mentre il terzo è stato sottoposto agli arresti domiciliari.

L' on. Dieni (M5S) si appella al Governo

«Porto di Gioia Tauro serve fare chiarezza»

Reggio Calabria «Il governo spieghi quali misure intende adottare per conservare gli attuali livelli occupazionali del Porto di Gioia Tauro e per arrestare il declino di un' infrastruttura strategica, da cui dipende anche la crescita economica di una larga parte del territorio calabrese». A scendere nuovamente in campo è stata ieri la parlamentare calabrese del Movimento 5 Stelle Federica Dieni che si è appellata ai ministri dei trasporti e del lavoro, Graziano Delrio e Giuliano Poletti. La sollecitazione rivolta dalla portavoce pentastellata è stata netta. In particolare ai due ministri chiamati in causa ha chiesto di «fare chiarezza in merito alle ultime indicazioni del presidente del Consiglio Paolo Gentiloni, secondo cui gli imprenditori stranieri dovrebbero indirizzare le merci in entrata nel Mediterraneo esclusivamente verso i porti di Trieste e Genova. Il porto di Gioia Tauro ha assunto un ruolo importantissimo dal punto di vista economico e sociale, dal momento che rappresenta oltre il 50% del Pil della Calabria, con l' impiego di migliaia di unità lavorative. Questa rilevanza economica e sociale, tuttavia, rischia di essere minacciata». Dopo aver ripercorso alcune delle tappe più recenti della travagliata vicenda che coinvolge lo scalo di Gioia Tauro, l' on. Federica Dieni ha infine posto l' accento sulla condizione dei lavoratori che «chiedono un Piano di investimenti a lungo termine che valorizzi il ruolo del porto come centro di transhipment. Il Porto di Gioia Tauro - ha concluso l' esponente M5S - è un' infrastruttura che ha tutte le caratteristiche per diventare un hub strategico. Il governo, però, sembra intenzionato a dirottare il traffico dello scalo della Piana verso altri porti del Nord. A questo si aggiungano, inoltre, l' assenza di progettualità, il silenzio e l' inazione della Regione, che sembrano condannare il porto calabrese a una fine annunciata, con ricadute imprevedibili su tutto il territorio calabrese».

Informare

Hapag-Lloyd annuncia la cancellazione degli scali al porto di Cagliari nel servizio EPIC/IOS

L'ultima partenza programmata è quella del 29 giugno

La compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd ha comunicato la cancellazione degli scali al porto di Cagliari nell'ambito dei collegamenti tra il subcontinente indiano e il Nord Europea realizzati con le denominazioni Europe Pakistan India Consortium (EPIC) e Indian Ocean Service (IOS). L'ultima partenza programmata dal porto italiano sulla relazione eastbound sarà quella la portacontainer *Teno* che lascerà il porto sardo il prossimo 29 giugno.

La nuova rotazione del servizio effettuerà i seguenti scali: Amburgo, Anversa, London Gateway, Tanger Med, (Canale di Suez), Jeddah, Khor Fakkan, Jebel Ali, Bin Qasim, Nhava Sheva, Mundra, Jeddah, (Canale di Suez), Tanger Med e Amburgo.

A Milazzo associazioni locali e comitati sollecitano amministratori e consiglieri ad attivarsi

Urge aprire una vertenza porto

Il silenzio rischia di penalizzare in modo decisivo lo sviluppo dello scalo

Milazzo «Occorre aprire una "vertenza porto Milazzo" non solo per cercare di creare le condizioni per favorire nuova occupazione, ma soprattutto per difendere quella (poca) rimasta e, soprattutto, evitare che la principale risorsa cittadina, una delle ultime in grado di produrre reddito, finisca in mani straniere, intendendo con tale termine le istituzioni non milazzesi».

La questione porto torna in primo piano dopo le prese di posizione di Forza Italia e dell'ex sindaco Nino Nastasi, ma anche di alcuni consiglieri comunali in carica, come Antonio Foti, che rivendicano il diritto di scegliere il futuro dello scalo mamertino.

La sollecitazione sulla "vertenza portualità" giunge dall'associazione "Nuova Milazzo", composta da un gruppo di giovani che da tempo sono impegnati in una funzione di stimolo nei confronti di chi si alterna a Palazzo dell'Aquila.

Ma ieri è tornato a far sentire la propria voce anche il comitato "Grande porto" che chiama in causa sempre l'Autorità portuale. Del resto i problemi che le cronache riportano sul fronte Gioia Tauro creano parecchia preoccupazione. Non è solo una questione di accorpamento ma di una subalternità che si rischia di pagare in termini di sviluppo e, quindi, di occupazione.

«Dopo qualche mese dal suo insediamento il presidente dell'Autorità portuale Messina-Milazzo, De Simone, e il suo staff - scrive in una nota il Comitato - ritennero opportuno incontrare il consiglio comunale e gli operatori portuali. Durante tale incontro l'allora presidente, oggi commissario, fu messo al corrente dei danni che i suoi predecessori avevano arrecato al porto di Milazzo non avendo, in oltre un decennio della loro reggenza, provveduto a dragare i fondali, non collegato il porto con l'asse viario e ridotto la capacità delle banchine concedendo una parte del molo Marullo e del molo Luigi Rizzo ai privati per la realizzazione di un porticciolo turistico senza tenere conto che l'aumento del traffico verso le Isole Eolie, con la conseguente entrata in linea di ulteriori navi di stazza sempre più grande, avrebbe invece avuto necessità di un potenziamento delle banchine. Per rimediare in parte alla critica situazione delle banchine il presidente promise che si sarebbe impegnato al massimo per cercare di risolvere i problemi del nostro porto ed infatti nel giro di qualche mese provvide a finanziare la costruzione della banchina XX Luglio. Oggi quei lavori sono fermi, la banchina non è ultimata e lo spettacolo che offre la struttura è a dir poco desolante.

-segue

Per quanto riguarda la recente decisione del sindaco di Milazzo di congelare la costruzione della bretella di collegamento porto-asse viario in attesa del nuovo piano regolatore, nel rispetto del parere del nostro primo cittadino ci permettiamo di osservare che la crisi occupazionale in cui si trovano i lavoratori portuali, i danni arrecati alle vie cittadine da centinaia di automezzi pesanti durante le operazioni di carico e scarico delle Acciaierie Dufredofin, il traffico gommatto leggero e pesante da e per le Isole Eolie sempre più crescente, sono tutti elementi che richiedono una decisione non più procrastinabile per risolvere i problemi del porto e favorire lo sviluppo». (r.m.)

Migranti: 1.096 domani a Palermo

(ANSA) - PALERMO, 18 GIU - Uno sbarco di migranti è previsto per le 6 di domani mattina alla banchina Quattro Venti del porto di Palermo, dove attraccherà una nave della Guardia costiera italiana con 1.096 persone salvate in queste ore nel Canale di Sicilia in diverse operazioni. A bordo 751 uomini, 160 donne (di cui undici incinte), 185 minori. Saranno accolti dalla task force coordinata dalla prefettura di Palermo, dai sanitari dell'Asp e del 118 e dai volontari della Caritas e della Croce Rossa. I migranti dovevano arrivare a Trapani, ma sono stati dirottati a Palermo.

Porto di Augusta, silenzio assordante

Sindacati a gamba tesa contro la politica assente: non ha incentivato le potenzialità dello scalo ma è ancora in tempo per far sì che venga riconosciuta la centralità negli scambi internazionali

«Mentre sul territorio si disquisiva su chi, tra Augusta e Catania, avesse maggiore titolarità per l' **autorità portuale**, Gentiloni metteva in atto l'ennesimo affronto alla Sicilia, per non dire di tutto il Meridione».

I segretari generali di Cgil, Cisl e Uil - Roberto Alosi, Paolo Sanzaro e Stefano Munafò - tuonano dopo la notizia di ciò che il premier ha suggerito agli interlocutori cinesi, durante la sua visita in Oriente, ipotizzando una "via della seta" di collegamento tra la Cina, il Nord Europa e l'Atlantico, bypassando in toto la Sicilia, e puntando, come porti di snodo, su Genova, Venezia o Trieste.

«Sono tanti i paradossi in questa vicenda, a partire dal fatto che il porto di Augusta era l'unico indicato come porto Core dall'Ue. Ma non solo: per la sua centralità geografica era stato interpretato da varie forze economiche e produttive mondiali come rotta ideale per il commercio proveniente dal canale di Suez; conferma è l'interesse palesato proprio da un potente gruppo cinese che però diresse verso altri porti i propri intenti commerciali, dopo essersi ripetutamente imbattuto nell'immobilismo - per non dire nei continui ostacoli - posti dalle lungaggini burocratiche, se non dall'immobilismo istituzionale della nostra terra».

«Fatto è - proseguono Alosi, Sanzaro e Munafò - che in questi anni, a dispetto delle scadenze fissate per l'avvio dell'Area Vasta (che dava al porto di Augusta la centralità per lo sviluppo della Sicilia Orientale) la politica non ha mosso un dito perché lo scalo vedesse riconosciute le sue potenzialità. Una politica che anche oggi colpisce per la sua assenza, per il suo silenzio, per la sua indifferenza».

I 3 sindacalisti fanno memoria di quanto il ministro Delrio (quando si doveva decidere se il porto megarese doveva diventare hot spot per i migranti) dichiarò durante il suo sopralluogo: «In quella occasione il ministro rilevò le elevate potenzialità della struttura, accogliendo le istanze delle realtà produttrici che volevano garanzie sul futuro commerciale del porto, assicurando che l'eventuale attività di hot spot non avrebbe inciso sulle peculiarità e sulle funzionalità del porto a evidente vocazione commerciale».

Non solo, il sopralluogo servì anche ad avere un'idea più chiara sui lavori necessari per completare la struttura. Ma tutto finì lì, perché anche in quel caso nessuno se ne occupò. Alosi, Sanzaro e Munafò,

-segue

però, lanciano alla politica una ciambella di salvataggio: «Visto che al momento le indicazioni dei porti di Genova, Venezia e Trieste sono solo a carattere di suggerimento, i nostri esponenti parlamentari sono ancora in tempo per agire e far sì che alla Sicilia e ad Augusta in particolare, sia riconosciuta la giusta centralità nel commercio internazionale e in particolare nello scambio tra Nord Europa, Atlantico e Oriente. E il territorio ovviamente si aspetta che anche i rappresentanti istituzionali, ovvero i sindaci, si muovano nella stessa direzione. Il sindacato, dal suo canto, intende mobilitarsi per scongiurare l'ennesimo scippo».

g. g.

Augusta

Corruzione in una gara dell' Authority Annullata scarcerazione

Alessandro Ricupero AUGUSTA La Corte di Cassazione ha annullato con rinvio l'ordinanza di scarcerazione del Tdr di Catania nei confronti dell'ing. Gaetano Nunzio Miceli, 57 anni, accusato di corruzione per un appalto espletato dall' **Autorità portuale** di . Miceli, titolare della società Tecnass srl, era stato posto ai domiciliari dalla GdF il 15 febbraio perché secondo l'accusa avrebbe corrotto un commissario di gara per un appalto bandito a cui partecipava una società, in parte riconducibile all'arrestato.

L'ingegnere si sarebbe adoperato per remunerare il commissario con una consulenza da 330 mila euro nell'ambito di un altro appalto sempre nel porto commerciale di . Nel marzo scorso il Tdr di Catania ha annullato l'ordinanza del gip di Siracusa accogliendo la richiesta dei difensori del titolare della Tecnass srl. Ad aprile scorso la Procura aveva proposto ricorso che è stato accolto dalla Cassazione che presto depositerà le motivazioni. Ora si rinvia tutto davanti al Riesame di Catania.

Le indagini che portarono all'arresto di Miceli sono state coordinate dal procuratore capo Francesco Paolo Giordano, e dirette dai sostituti procuratori Tommaso Pagano e Margherita Brianese.

INCHIESTA «PORT UTILITY». Accolto il ricorso della Procura sulla decisione del Riesame di revocare i domiciliari a Miceli. Ma il titolare della Tecnass resta a piede libero

Tangenti ad Augusta, la Cassazione: no alla scarcerazione dell' imprenditore

Avrebbe corrotto un commissario per vincere un appalto

La Cassazione ha accolto la richiesta della Procura contro la scarcerazione di Gaetano Nunzio Miceli. L' imprenditore, comunque, resta a piede libero, in attesa del nuovo giudizio che dovrà essere espresso dai magistrati etnei.

Gaetano Scariolo O OO La Corte di Cassazione ha annullato con rinvio l' ordinanza di scarcerazione del tribunale del Riesame di Catania nei confronti di Gaetano Nunzio Miceli, 57 anni, imprenditore siracusano. Era stato arrestato con l' accusa di corruzione nel febbraio scorso, al termine dell' operazione Port Utility, su un appalto alla rada di Augusta bandito dall' **Autorità portuale** ma i giudici del tribunale del Riesame di Catania, su istanza presentata dall' avvocato dell' indagato, Bruno Leone, lo avevano rimesso in libertà il 14 marzo scorso. Il mese successivo, però, la Procura, rappresentata da Francesco Paolo Giordano e da Tommaso Pagano, ha presentato ricorso in Cassazione e 60 giorni dopo la Corte ha disposto l' annullamento della decisione presa dal Riesame. L' imprenditore, comunque, resta a piede libero, in attesa del nuovo giudizio che dovrà essere espresso dai giudici di Catania, mentre non sono ancora state rese note le motivazioni della sentenza che saranno depositate nelle prossime settimane.

Le accuse di corruzione Secondo la ricostruzione dei militari della Guardia di finanza al comando del comandante provinciale di Siracusa, Antonino Spampinato, che ha condotto l' inchiesta, l' imprenditore, titolare della Tecnass, un' impresa ingegneristica attraverso una società a lui riconducibile, sarebbe riuscito a vincere un appalto relativo ad un progetto di valutazione ambientale di oltre 1 milione e 800 mila euro con un ribasso di 751 mila euro. Per battere la concorrenza l' indagato, a parere dei magistrati della Procura di Siracusa, si sarebbe servito di una talpa, che lo stesso imprenditore avrebbe inserito in commissione gara.

Il corrotto, avrebbe incassato una tangente, pari a 330 mila euro, sotto forma di una consulenza nell' ambito di un altro appalto sempre all' interno del porto commerciale di Augusta. E nell' isola di Malta

-segue

sarebbero transitati, secondo i finanziari, i soldi della mazzetta: uno stratagemma che sarebbe dovuto servire per nascondere quel denaro, tenendolo lontano da occhi troppi indiscreti.

La difesa dell'imprenditore Fin da subito, l'imprenditore ha rigettato tutte le accuse ed a proposito della sua influenza per consentire l'ingresso del presunto corrotto, un architetto di Florida, nella commissiona gara, la difesa, rappresentata dall'avvocato Bruno Leone, ha più volte ribadito che la formazione di quell'organo avviene attraverso procedure segrete che investono l'ordine professionale ed un notaio.

Mentre il primo provvede a stilare una rosa di nomi, il secondo procede al sorteggio delle buste chiuse. Insomma, a parere dell'imprenditore e del suo collegio difensivo non ci sarebbero le condizioni per manovrare dall'esterno la composizione della giuria di gara. In merito, invece, alla presunta «mazzetta» di 330 mila euro, il difensore dell'imprenditore ha sostenuto che l'architetto avrebbe svolto attività professionali commissionate da altri per le quali si è poi avvalso della collaborazione della società di Miceli a cui ha corrisposto dei soldi.

Insomma, nella versione avanzata dalla difesa, non ci sarebbe stata alcuna tangente versata dall'ingegnere della Tecnass, anzi sarebbe stato il professionista a pagare l'impresa in modo regolare e trasparente. (*GASC*)

Il piano gentiloni prevede investimenti mirati attraverso il decreto mezzogiorno

Porti del Sud, quelli siciliani in forte ritardo

Gli scali di Malta e del Marocco hanno più possibilità di assorbire i soldi cinesi

michele guccionePalermo. Lo studio sui porti italiani che mercoledì prossimo sarà presentato a Napoli dal centro studi Srm che fa capo a Intesa Sanpaolo indica il filo comune di due iniziative, apparentemente slegate tra loro, adottate dal governo Gentiloni: l'apertura della cosiddetta "Via terrestre della Seta" con la Cina, e il Decreto Mezzogiorno che prevede incentivi per attrarre investimenti nei porti del Sud.

Lo studio evidenzia che quest'anno i trasporti marittimi mondiali hanno raggiunto i 10 miliardi di tonnellate, col Mediterraneo che rappresenta il 20% del totale, e che nel Mare Nostrum i traffici si sono quintuplicati nei primi cinque mesi, con prevalenza di merci spedite dal Nord verso l'Asia tramite il Canale di Suez che, dal raddoppio inaugurato nel 2015, è a regime con, ad aprile, un +10,4% di incremento. Il principale cliente del canale è la Cina, espressione dei più grandi armatori del mondo, che hanno già organizzato la "Via marittima della Seta" fino a Rotterdam e Amburgo e stanno costruendo una flotta di mega-navi che, per attraccare, hanno bisogno di banchine adeguate. Lungo questa rotta viaggia la maggiore quota del trasporto merci

mondiale e, nelle principali tappe del percorso, la Cina ha investito 120 miliardi di dollari ponendo proprie basi: ha acquisito il controllo del Porto del Pireo in Grecia, del porto di Vado Ligure in Italia e ha realizzato joint venture ad Abu Dhabi, a Porto Said in Egitto, ad Haifa in Israele, ad Ambarli in Turchia con proiezione verso la Russia, ad Algeiras in Spagna, fino a Rotterdam ed Amburgo.

L'Italia con l'accordo per la "Via terrestre della Seta" ha inteso porre le basi per inserire le proprie merci anche lungo questo canale commerciale marittimo, considerato che i due terzi delle merci nazionali esportate viaggiano su nave; ma il governo, che ha posto il Sud in primo piano nella propria agenda, teme che i porti meridionali, in forte ritardo rispetto allo sviluppo degli scali del Marocco e di Malta, restino fuori dagli investimenti cinesi. Da qui la decisione di attirare investimenti imprenditoriali anche stranieri attraverso il Decreto Mezzogiorno, e non è un caso che mercoledì a Napoli intervenga il ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, che ha firmato il decreto.

La Sicilia in questo scenario è ancora assente. Le nuove alleanze su cui stanno lavorando la Cina e altri player esteri guardano a Salerno, Napoli, Gioia Tauro, Trieste, Venezia, Livorno, La Spezia e Genova. Fra i trenta porti top di Europa e Mediterraneo figurano solo Genova, La Spezia e Gioia Tauro. Gli scali

-segue

isolani hanno performance insufficienti.

Da Augusta nel 2016 sono passate 27 milioni di tonnellate (+3% sul 2015), da Messina-Milazzo 23 milioni (-1,7%) mentre i due scali che vogliono governare lo sviluppo dei traffici dell' Isola hanno posizioni residuali: 8 milioni Catania (+4,3%) e 7 milioni Palermo-Termini (-6%). Per fare un confronto, Trieste ne movimentata 60 milioni, Genova 50, Cagliari 40, Gioia Tauro 34, Livorno 32, Venezia e Ravenna 25 a testa, Taranto 24 e Napoli 22. Gli economisti del Srm rilevano che «l' Italia deve essere pronta ad attrarre questi investimenti». Spetta a Regione e **Autorità portuali** attivare senza ritardi nè sprechi le misure del decreto Sud.

MICHELE GUCCIONE

I sindacati spagnoli proclamano altri quattro scioperi di 48 ore dei lavoratori portuali

Inascoltato l'appello del ministro de la Serna a «fermare l'emorragia di trasferimenti definitivi di navi»

BARCELONA - Le 48 ore di sciopero effettuate ieri e l'altro ieri nei porti spagnoli hanno registrato un'alta adesione dai lavoratori portuali ed altre manifestazioni di protesta sono state programmate per la fine di questo mese e l'inizio di luglio per indurre i terminalisti portuali a siglare un accordo con i sindacati, intesa che dall'approvazione a maggio del regio decreto legge sul lavoro portuale è parsa di difficile da raggiungere nonostante le ripetute dichiarazioni delle parti della volontà di trovare una soluzione condivisa.

Puertos del Estado ha reso noto che lo sciopero appena concluso ha ottenuto un'adesione di circa il 98,5% dei lavoratori in tutto il sistema portuale nazionale. L'agenzia governativa spagnola ha confermato che, avuta notizia del fermo dell'attività sulle banchine, le compagnie di navigazione hanno proceduto a riprogrammare i loro scali per evitare toccate ai porti spagnoli. In particolare, Puertos del Estado ha specificato che si è verificato il trasferimento su altri porti degli scali di 19 navi che originariamente erano programmati al porto di Algeciras, approdo che è stato evitato e che - ha precisato l'agenzia governativa - ha indotto molti clienti a richiedere lo sbarco delle loro merci in porti alternativi come Sines, in Portogallo, Fos, in Francia, e Rotterdam, in Olanda, da dove per poter organizzare il trasporto delle merci via terra. Relativamente al porto di Valencia, 13 navi risultavano alla fonda in attesa della conclusione dello sciopero, mentre sette scali di navi sono stati dirottati su altri porti. Anche il porto di Barcellona ha segnalato il trasferimento di cinque scali su altri porti.

Conclusa ieri sera la due giorni di protesta, il ministro dello Sviluppo economico, Iligo de la Serna, ha invitato i sindacati a «sospendere lo sciopero e a fermare l'emorragia di trasferimenti definitivi di navi che si sta verificando, evitando così danni irreparabili per l'economia del Paese, per il tessuto produttivo e per la salvaguardia dell'occupazione».

L'appello del ministro è rimasto inascoltato. Appena terminato lo sciopero, infatti, senza attendere i risultati della riunione straordinaria indetta per oggi dall'associazione dei terminalisti ANESCO per esaminare la nuova proposta di accordo presentata nei giorni scorsi dai sindacati, questi ultimi ne hanno programmati altri di 48 ore che, anziché di durata ininterrotta come quest'ultimo, saranno effettuati con il fermo del lavoro solo nelle ore dispari. Le sospensioni a singhiozzo dell'attività sono state proclamate tra le ore 8.00 del 26 giugno e le ore 8.00 del 28 giugno e, con la stessa cadenza oraria, tra il 29 giugno e il 1° luglio, tra il 3 luglio e il 5 luglio e tra il 6 luglio e l'8 luglio.

El tráfico de contenedores del puerto de Barcelona crece un 27,6% hasta mayo

La carga contenerizada, los líquidos a granel y las mercancías de las autopistas del mar han aumentado un 20,2% el tráfico total

El puerto de Barcelona ha registrado un total de 23,7 millones de toneladas de mercancías durante los cinco primeros meses del año, una cifra que representa un incremento del 20,2% respecto al mismo período del año pasado. Este importante crecimiento ha sido motivado por el excelente comportamiento de tres tipos de cargas: los contenedores, los líquidos a granel (principalmente hidrocarburos) y las mercancías transportadas por las autopistas del mar.

Así, hasta el mes de mayo el puerto de Barcelona ha registrado 1,1 millones de contenedores (taus), con un incremento del 27,6% respecto a los 5 primeros meses del 2016. El comercio exterior mantiene la tónica positiva de los últimos años. La carga conte-

nerizada de exportación ha crecido un 8,8% (con más de 289.590 TEU), mientras que la de importación lo ha hecho a un ritmo del 6,5%, hasta alcanzar los 228.370 contenedores. El incremento más destacable, sin embargo, se ha producido en los contenedores de transbordo, que han aumentado un 87,7% de durante el período.

En cuanto a los líquidos a granel, el puerto de Barcelona ha canalizado un total de 5,6 millones de toneladas de productos (+ 18,9%), con un peso muy relevante de los hidrocarburos, que han crecido un 24%. El gas natural licuado (GNL, + 29%), el gasóleo (+ 12,3%) y el fuel (+ 73,4%) son los productos que han experimentado una evolución más destacada.

Otro segmento de actividad que ha tenido resultados muy positivos durante los 5 primeros meses del año ha sido el tráfico ro-ro. Hasta el mes de mayo el puerto ha registrado un total de 162.265 unidades de transporte intermodal (UTI), con un incremento del 7,5%. Este apartado incluye el tráfico rodado con las Islas Baleares (101.386 UTI, + 7%) y las mercancías transportadas por las autopistas del mar o servicios de short sea shipping con Italia y el Norte de África, que ascendieron a 60.880 UTI, con un crecimiento del 8,2%.

En cuanto al tráfico de vehículos, las terminales del Puerto de Barcelona han gestionado un total de 363.361 unidades, la mayoría de los cuales (más de 302.000) fueron de comer-

cio exterior. Si bien el volumen total de vehículos se ha reducido un 5,3% hasta el mes de mayo, la importación de automóviles ha aumentado un 5%.

En estos 5 primeros meses del año la instalación catalana ha recibido más de un millón de pasajeros (1,1 millones de personas), lo que se traduce en un incremento del 6,4%. De estos, 388.778 (+ 16%) fueron usuarios de ferries, tanto con las Islas Baleares como con Italia (Civitavecchia, Génova, Savona, Livorno y Porto Torres) y Norte de África (Tánger, Nador, Túnez y Mostaganem). El resto han sido cruceristas (765.195 personas, + 2%), que han viajado a bordo de alguna de las 248 escalas de cruceros que ha recibido el puerto hasta el mes de mayo.