

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
3 gennaio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...<<Più fondali e banchine per Genova>>..."

(Il Secolo XIX, Messaggero Marittimo)

"...A Genova la revoca all'ente bacini..." (La Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...Hub Portuale Ravenna..."(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Il "popolo delle barchette" va al Tar contro l'AdSP ..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Più coraggio per i ro/ro a Livorno..."(La Gazzetta Marittima)

"...Relazione sull'attività..." (La Gazzetta Marittima)

"...<<Priorità: Piattaforma Europea..."(Il Telegrafo)

"...La beffa del bacino e i sindacati..." (Il Tirreno)

Ancona:

"...Formazione ad Ancona..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Royal bus in protesta..." (Civonline)

"...Autostrade del Mare, per Civitavecchia..." (Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...E sul Patto per la Falce la Regione dia risposta..." (Gazzetta del Sud)

"...Un'offesa alla Storia..."(Gazzetta del Sud)

"...Messina e Milazzo, tanti impegni..." (La Gazzetta Marittima)

"...L'anno dell'uscita di Giostra..."(TempoStretto)

Palermo:

"...Leoluca Orlando "Altre isole pedonali"..."(La Repubblica)

Il Secolo XIX

«Piùfondali e banchine per Genova»

Monzani: «Ad aprile riapre Ponte Doria, presto crociere anche a Ponte Colombo» L'INTERVISTA

GENOVA. Nel 2018 le Stazioni Marittime di Genova accoglieranno quasi un milione di crocieristi e due milioni di passeggeri sui traghetti: «Piccoli ma costanti incrementi, nonostante problemi geopolitici e ristagno economico. Il settore cresce, specie quello delle crociere: ci sono 70 unità in costruzione, qualche porto le dovrà ricevere» commenta Edoardo Monzani, amministratore delegato del terminal (azionisti a bilancio 2016: Msc 50,1% tramite Gnv e Marinvest; Costa Crociere 13,2%; Autorità di sistema portuale Genova - Savona 10,2%; Finporto 11,6%; Onorato Armatori 9,7% tramite Moby e Tirrenia, Comune di Genova 5%).

Però il crollo di Ponte Doria avvenuto a luglio è l'ultimo allarme: al terminal servono cure.

«Devo dire che ho constatato una grande attenzione della nuova amministrazione portuale. Proprio l'ultimo giorno dell'anno abbiamo spedito le lettere con gli affidamenti per i lavori di ripristino della banchina. Ora devono trascorrere i 35 giorni previsti dalla legge per eventuali ricorsi, poi ottenuti i permessi da Autorità portuale e marittima avvieremo i lavori, in modo -salvo imprevisti - da avere la banchina pronta in aprile, quando la stagione crocieristica entrerà nel vivo».

Navi sempre più grandi, quindi più fondali. Ma gli ultimi dragaggi sono del 2009.

«Il movimento delle eliche crea due fenomeni: lo sgrottamento delle banchine (da cui è dipeso il crollo di Ponte Doria) e la creazione di accumuli di detriti sul fondali, accentuati dal.

ALBERTO QUARATI

«Più fondali e banchine per Genova» / INTERVISTA

Genova - Monzani: «Ad aprile riapre Ponte Doria, presto crociere anche a Ponte Colombo». Pressing dell'amministratore delegato di Stazioni Marittime sul terminal Gnl.

Genova - Nel 2018 le Stazioni Marittime di Genova accoglieranno quasi un milione di crocieristi e due milioni di passeggeri sui traghetti: «Piccoli ma costanti incrementi, nonostante problemi geopolitici e ristagno economico. Il settore cresce, specie quello delle crociere: ci sono 70 unità in costruzione, qualche porto le dovrà ricevere» commenta **Edoardo Monzani**, amministratore delegato del terminal (azionisti a bilancio 2016: Msc 50,1% tramite Gnv e Marinvest; Costa Crociere 13,2%; Autorità di sistema portuale Genova-Savona 10,2%; Finporto 11,6%; Onorato Armatori 9,7% tramite Moby e Tirrenia, Comune di Genova 5%).

Però il crollo di Ponte Doria avvenuto a luglio è l'ultimo allarme: al terminal servono cure.

«Devo dire che ho constatato una grande attenzione della nuova amministrazione portuale. Proprio l'ultimo giorno dell'anno abbiamo spedito le lettere con gli affidamenti per i lavori di ripristino della banchina. Ora devono trascorrere i 35 giorni previsti dalla legge per eventuali ricorsi, poi ottenuti i permessi da Autorità portuale e marittima avvieremo i lavori, in modo - salvo imprevisti - da avere la banchina pronta in aprile, quando la stagione crocieristica entrerà nel vivo».

Navi sempre più grandi, quindi più fondali. Ma gli ultimi dragaggi sono del 2009.

«Il movimento delle eliche crea due fenomeni: lo sgrottamento delle banchine (da cui è dipeso il crollo di Ponte Doria) e la creazione di accumuli di detriti sul fondali, accentuati dallo scarico dei rivi interrati della città. Per far fronte allo sgrottamento, sono in corso lavori di riempimento delle cavità sotto la banchina ai Ponti Colombo, Assereto e dei Mille. Opere tecnicamente facili, il più è la procedura burocratica. I fondali invece sono una questione vitale. Un esempio: le navi World Class di Msc, ora in costruzione, pescano oltre nove metri.

-segue

Se vogliamo accoglierle, servono fondali di 10,5-11 metri. Noi lo scorso anno abbiamo provveduto a spese nostre allo spianamento dei fondali, ma è evidente che al porto serve un intervento radicale. L'Authority ha previsto i dragaggi, che richiedono una procedura molto lunga, tra quest'anno e il prossimo. Ecco, negli anni passati, con la precedente amministrazione, c'è stata scarsa attenzione verso le manutenzioni. Credo che in questo senso, e la nomina del nuovo direttore tecnico in Adsp lo dimostra, la sensibilità sia cambiata. Insomma dobbiamo essere positivi: quest'anno forse si riesce anche a riparare il crollo a Calata Zingari, pessimo biglietto da visita del porto, ormai lì da sei anni».

È cambiata anche la giunta comunale, che a differenza della precedente ha deciso di mantenere il 5% in Stazioni Marittime.

«Negli incontri avuti sin qui col sindaco Marco Bucci ho visto un interesse per il porto non riscontrato in precedenza. Anche la Regione è molto attenta alla portualità. Questo è importante perché se guardiamo a banchine e traffici, nei prossimi anni non si potrà più discutere di tattica, ma di strategia...».

Lei ha già proposto il bacino storico per le crociere, spostando i traghetti sullo sporgente di Pra'.

«Parlare di spostamento dei traffici è una questione delicata, che ricade appunto nel dialogo tra porto e città. Certamente noi vorremmo ampliare l'offerta per le crociere: abbiamo in progetto di ricavare un ulteriore accosto a Ponte Colombo, che ha una banchina di 326 metri e una struttura che con pochi interventi può accogliere i crocieristi».

Nel 2019 entra in servizio il Terminal Apm di Vado, nel 2020 scade la concessione della centrale Enel a Genova e l'anno dopo aprirà il Terminal Bettolo. Si è già parlato di una conversione del Sech alle crociere, e di un museo nella centrale. Lei cosa ne pensa?

«Rientriamo nel tema dello spostamento dei traffici... anche se prima bisognerà capire come il mercato, e con quali volumi, ripartirà le quote di traffico contenitori tra Bettolo, Psa Terminal, Vado e lo stesso Sech. Sulla centrale le rispondo da cittadino: penso che l'impianto dovrebbe rimanere, ma depotenziato, alimentato a gas e destinato a produrre elettricità per il porto. Sul tema città si dovrebbe parlare anche dell'Hennebique, dell'aeroporto...».

-segue

Ecco, come giudica l'operato dell'aeroporto?

«L'importante è che ci siano linee che portino persone in città, piuttosto che il contrario. Al porto, il collegamento con Mykonos, per fare un esempio, serve poco. Ben vengano invece le low-cost, che ci permettono di "vendere" Genova. Ricordiamoci che non avere un grande aeroporto alle spalle fa sì che le compagnie continuino a vederci come porto di seconda scelta».

Tornando alla Centrale: dunque avanti con l'elettrificazione delle banchine?

«Il porto ha bisogno di elettricità anche così com'è. Il cold ironing, quindi l'alimentazione da terra delle navi ormeggiate in banchina, è una tecnica che è stata a lungo discussa, ma difficilmente risolvibile da un punto di vista tecnico. Per questo nella commissione consultiva dell'Adsp ho espresso le mie riserve sul finanziamento per l'installazione di questa tecnologia al Psa Terminal. Oggi l'industria, quella delle crociere e dei traghetti *in primis*, si è orientata sull'alimentazione delle navi a gas. Proprio per questo il porto ha bisogno di un deposito di gas naturale liquefatto: l'Adsp penso stia lavorando su gestione e collocazione di questa infrastruttura».

A Genova la revoca all'ente bacini

GENOVA - Tra le principali misure adottate nell'ultima seduta dell'anno, il Comitato di gestione dell'AdSP del mar Ligure Occidentale ha espresso (segue in ultima pagina)

A Genova la revoca

so parere favorevole relativamente a provvedimenti riguardanti titoli demaniali ed autorizzazioni ex artt. 24, 45 e 68 del Codice Navale e approvato la revoca parziale anticipata della concessione in capo alla società Ente Bacini. "Si tratta di un passaggio previsto e necessario per contemperare le esigenze dell'imminente gara pubblica per l'assegnazione dei servizi di carenaggio con la continuità operativa dell'Ente fino all'esaurimento delle proprie finalità istituzionali" - ha affermato il presidente Signorini.

Nel porto di Savona Vado, è stato confermato il rinnovo temporaneo della concessione a Mondomarine, prorogata di sei mesi la concessione ex art. 18 alla società Savona Terminals, modificato il layout delle aree del porto di Vado Ligure in concessione a Reefer Terminal S.p.A., per consentire ad AdSP di realizzare un punto accentrato dei controlli fitosanitari, veterinari e doganali. Inoltre, è stato approvato il passaggio della concessione delle aree di cantiere dalla società Grandi Lavori Finconsit ad APM Terminals Vado Ligure S.p.A., che potrà così avviare l'allestimento del terminal.

Hub Portuale Ravenna primo passaggio al CIPE

Il completamento dell'iter previsto nel prossimo mese di gennaio - La soddisfazione del presidente Rossi

RAVENNA - Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica nell'ultima riunione per quest'anno, ha esaminato il Progetto "Hub Portuale di Ravenna 2017". "Oggi realizziamo - ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti, Raffaele Donini - un passo significativo verso la realizzazione dell'opera di escavo dei fondali, intervento che consentirà al porto di Ravenna di vincere la sfida della competitività".

"Il Progetto - ha dichiarato a sua volta il presidente dell'Autoporta di Ravenna Daniele Rossi - sta andando avanti con un ritmo sostenuto che fa ben comprendere quanto vi sia consapevolezza della sua importanza per la portualità italiana. Dal 18 settembre scorso, giorno in cui è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in poco più di tre mesi abbiamo assistito al suo passaggio al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e da quest'ultimo al CIPE che adesso ne ha avviato l'esame rinviando il completamento dell'analisi alla seduta che si terrà il prossimo gennaio, per avere il tempo di acquisire ulteriore documentazione".

Il Progetto Hub va dunque avanti e, questo primo passaggio al CIPE induce a pensare che i tempi per arrivare alla conclusione del complesso iter autorizzativo possano ormai essere brevi, e che sia vicina la data in cui si potrà dare avvio ai lavori.

Il “popolo delle barchette” va al Tar contro l’AdSP

Un’assemblea dei circoli sull’informativa del collegio dei difensori - L’impegno del presidente del consorzio Mantellassi - Il rischio del rinnovo delle concessioni



LIVORNO - Pagare una tassa è sempre spiacevole, perché ne dicessi un ex ministro. Quando poi si è convinti che non sia dovuta, è ancora peggio. Per il circuito dei Fossi e i porticcioli livornesi compresi nell’area di competenza dell’AdSP, il problema di sistema, siamo a una vertenza vecchia, anzi antica. Ma non c’è stato niente da fare. L’AdSP, il Preside, continua a insistere per ottenere il pagamento del “servizio” di pulizia dei Fossi dai circoli delle barchette. Un “servizio” che i circoli contestano - secondo loro non viene svolto - e sul quale è pendente un ricorso al Tar della Toscana.

Se n’è parlato tre giorni prima di Natale in un’assemblea straordinaria indetta dal Consorzio dei circoli, per fare il punto con i legali. Affiancata dall’avvocato Alessandro Personi che assiste già da tempo lo stesso Consorzio in parallele battaglie burocratiche, l’avvocato Federica Maria Bucci che già tre anni orsono aveva ricevuto mandato per l’impu-

gnazione del menzionato Regolamento, è intervenuta al tavolo dei relatori al fianco del presidente Piero Mantellassi, del vice Andrea Lami, dei consiglieri Silverio Badalassi e Claudio Barnetto. L’informativa ha riguardato sia i temi procedurali, sia la novità relativa all’udienza. Dopo lunga battaglia infatti il Tar ha fissato l’udienza per il prossimo 7 febbraio.

Vi si discuterà anche della recente missiva dell’Autorità portuale datata 21 novembre 2017 che indica il nuovo iter istruttorio che sarà seguito da palazzo Rosciano. Vi si ammoniscono i circoli dell’impossibilità di rinnovare le concessioni nel caso di mancato pagamento degli arretrati del sopra citato servizio di pulizia. Somme da considerarsi relative quindi a meri oneri accessori e non certamente equiparabili al corrispettivo dovuto per i canoni, a cui invece la normativa tutt’oggi vigente fa esclusivo riferimento. Contestati anche i cambi “in corsa” della motivazione delle richieste

onerose. “Nel caso del rinnovo delle concessioni demaniali indipendentemente che abbiano pagato o no il servizio di pulizia, consigliamo ai circoli di provvedere entro la scadenza del 31 dicembre - ha concluso Mantellassi - Entro i termini previsti, presenteremo tutte le documentazioni richieste. Comprese quelle relative alla novità richiestaci dall’Autorità Portuale che vuole lo spacchettamento delle fidejussioni, non più presentabili in maniera congiunta, al contrario di quanto invece sino ad oggi. E quando il Tar avrà deciso valuteremo il da farsi: l’importante è che il nostro schieramento sia compatto”. In caso di sconfitta, il consorzio ricorrerà al consiglio di Stato. Controreplica dell’AdSP: anche noi siamo pronti a ricorrere al Consiglio di Stato se il Tar ci darà torto. È una guerra di principio ormai, ma che in un caso o nell’altro sta creando tensioni. Ne vale davvero la pena?

(A.F.)

Più coraggio per i ro/ro a Livorno



Gloria Dari



Enrico Bonistalli

LIVORNO - Dal notiziario dell'Autorità di sistema di Stefano Corsini - Tirreno Setentrionale, ovvero Livorno, Piombino, Elba e Capraia - uscito alla vigilia di Natale con un numero speciale, si ricavano sempre alcuni pareri interessanti, spesso condivisibili. In questo numero speciale di fine anno vanno sottolineate le interviste dei presidenti degli agenti marittimi (Asamar) Enrico Bonistalli e degli spedizionieri (Speditmar) Gloria Dari, focalizzate in particolare sul traffico dei rotabili: che Antonio Fulvi (segue in ultimi pugini)

Più coraggio per i ro/ro

come noto a Livorno batte tutti i record nazionali. Senza sminuire il valore dei contenitori, anche come produzione di lavoro, sia Bonistalli che Dari sottolineano nelle loro dichiarazioni la cronica mancanza di spazi per i traghetti ro/ro, che anche nel prossimo futuro aumenteranno sia per l'accresciuta concorrenza, sia per l'impegno dello Stato a sviluppare ulteriormente le tratte marittime e ferroviarie rispetto a quelle stradali. Anche il direttore generale del terminal Sintermar, terminal oggi equamente condiviso e gestito dai gruppi Neri e Grimaldi (dopo l'uscita dei D'Alesio e dei Fremura) tocca lo stesso argomento. Federico Baulone, che ricopre la carica con molto impegno, ha svolto un intervento su "Porto News" che chiede più coraggio a Livorno - ovviamente rivolgendosi in primo luogo all'Asamar - ma non solo - negli investimenti e nella programmazione per i rotabili. Punto focale: occorre sviluppare meglio i collegamenti ferroviari tra le banchine della Darsena Toscana e la rete per poter raggiungere entro quattro anni con treni-blocco diretti i grandi hub dell'Italia settentrionale e dell'Europa centrale. La sfida è aperta e i tempi sono, appunto, molto stretti. Lo stesso temerario è stato trattato qualche tempo fa su queste colonne con una dichiarazione di Marco Dalla, presidente della Cgil, in merito alla mancanza di un valido raccordo ferroviario con la Padulena: mancanza che aveva fatto pendere all'impresa un ricco traffico di auto BMW e Mercedes in uscita. Baulone ha dato un'altra poco piacevole conferma: l'anno scorso Grimaldi ha dovuto rinunciare a movimentare 100 mila auto per mancanza di spazi. Lavoro perso e immagine non certo positiva.

Sui raccordi ferroviari con la Darsena toscana abbiamo già scritto più volte, ricordando che anche il potenziamento della linea su ferro con il TDT sconta poi la stretta dei ponti girevoli sopra le porte vinciane: problema che potrà essere risolto solo tombando lo sbocco dei Navicelli in Darsena. La Regione punta molto sullo "scavalco" con l'interporto Vespucci, ma solo da poco sembra aver capito la necessità di tombare lo sbocco in Darsena Toscana, avviando la soluzione dello sbocco diretto in mare anche per le imbarcazioni più grandi con l'eliminazione del ponte stradale del Calambrone. Roba da far presto. Altrimenti Livorno perderà l'occasione dei grandi collegamenti ferroviari e sarà battuta dall'alternativa, il terzo valico sopra Genova che rischia di essere realizzato in tempi più veloci dei nostri. O meglio: in tempi meno disperatamente lenti.



ROMA - Una relazione sulle attività portuali del 2016 voluta dal MIT, firmata dalla direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali (divisione 2) fornisce dati significativi dei costi e dei ricavi dell'Authority pre-ritiro. Per esempio, il costo dell'organico: il più alto in assoluto riguarda Genova con 15 milioni e 801 mila euro nell'anno, seguita da Civitavecchia (12.049), Napoli (6.866), Livorno (7.494), Venezia (5.798), Trieste (5.141), Savona (4.764) e giù a scendere.

A.F.
(segue in ultima pagina)

Relazione sull'attività

ALivorno (facciamo una parentesi per "casa" nostra) i 7 milioni e 494 mila euro sono il costo che comprende 4 dirigenti, 31 quadri, 58 impiegati e 0 operai (89 dipendenti effettivi). Le tasse portuali a Livorno sono state, nello stesso periodo, di 19 milioni e 366 mila euro. L'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie e uscite di funzionamento) sempre per Livorno è calato dal 2015 (era 3,47) a 3,24. I traffici di Livorno risultano in crescita, con un boom già noto dei forestali, delle auto e specie dei navi

e una ripresa dei contenitori. Il porto risulta in primo in assoluto in Italia per quest'ultima tipologia.

Interessante, a parità di anno, il confronto tra i porti sul piano degli indici di efficienza e dei costi. La Spezia è accreditata per un indice di efficienza tra i migliori (4,02) in crescita rispetto all'anno prima, una spesa d'organico contenuta (2 milioni e 744 mila euro) a fronte di un organico la metà di quello livornese (41 dipendenti con solo 2 dirigenti) e con un ricavato dalle tasse portuali superiore a quello di Livorno, pari a 22 milioni e 83 mila euro. Sempre come indici di efficienza però risulta in testa con un atipico indice di 12,24 il porto di Augusta, per il forte apporto delle tasse portuali sui liquidi. Nella classifica "normale" al primo posto c'è Cagliari (9,08) seguito da Venezia (6,99), Ravenna (5,44), Taranto (4,91), Messina (4,73) e Trieste (4,69). Segue, come detto sopra, La Spezia (4,02).

Qualche classifica al volo, sempre riferita al Report del MIT per il 2016. Nelle merci solide al 1° posto risulta Gioia Tauro, seguita da Genova, Livorno, Ravenna e Taranto. Nei contenitori ancora Gioia Tauro, seguita da Genova, La Spezia, Livorno e Cagliari (Cagliari e La Spezia in calo rispetto al 2015). Atipici gli aumenti

di traffici contenitori per Carrara (+34,93%) e Piombino (+28,16%) anche se ovviamente si tratta di cifre in assoluto modeste.

Nella classifica di tutte le merci (solide e liquide) primo in classifica risulta per il 2016 Trieste (in crescita del 3,64%) seguito da Genova (-0,79%), Cagliari (-2,59%), Gioia Tauro (+10,99%), Livorno (-0,32%). Nei primi venti porti il calo più forte del 2016 è stato registrato da Brindisi (-14,39%).

Per chiudere, è bene ricordare che le classifiche vanno lette con un pizzico di "sale". Intanto si riferiscono a un anno atipico, nel passaggio tra le Autorità portuali e quelle di sistema. Poi ci sono stati fattori contingenti che possono aver influito. Sugli indici di efficienza poi il rapporto tra entrate e uscite va anch'esso ponderato. Ci sono risultati che non si risolvono con i numeri: per esempio andrebbero valutate le spese anche per strutture, nuove banchine, etc. Nel Report del MIT sono dettagliatamente indicate: ma si tratta di oltre 200 pagine che abbiamo sintetizzato (forse in maniera non del tutto valida) in queste righe. Che sono un'anteprima. Chi fosse più interessato chiedi al MIT.

LE SFIDE DEL 2018

LA BATTAGLIA

ENRICO ROSSI: «PER L'ITALIA L'AUGURIO È CHE 'LIBERI E UGUALI' VADANO OLTRE IL DIECI PER CENTO ALLE ELEZIONI. SONO TRE SFIDE DIFFICILI MA IO MI BATTERÒ PER VINCERLE CON TUTTE LE MIE FORZE»



«Priorità: Piattaforma Europa e Piombino»

DUE PAROLE magiche 'Darsena Europa' e 'Piombino'. Parole che rappresentano due nervi scoperti della provincia di Livorno. E, in campagna elettorale, si torna proprio a parlare della più grande opera necessaria al rilancio del porto di Livorno e del futuro di Piombino, la città dell'acciaio che ha creduto – per tanti mesi – nel progetto Rebrab salvo poi vederlo naufragare miseramente. «Per la Toscana l'augurio più forte è che si risolva la crisi delle acciaierie di Piombino e che partano i lavori della Darsena Europa a Livorno». Sono queste le parole del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, uno dei leader di 'Liberi e Uguali' che scalda i motori per la competizione elettorale. «Per l'Italia – continua il governatore Rossi – l'augurio è che 'Liberi e Uguali' vadano oltre il dieci per cento alle elezioni. Sono tre sfide difficili ma io mi batterò per vincerle con tutte le mie



PROSPETTIVA Il presidente della Regione Enrico Rossi

forze». Il presidente della Toscana ha scelto, anche questa volta, il suo profilo Facebook per annunciare le 'tre grandi sfide' per il 2018. Promesse elettorali che rappresentano gli interessi di tante persone; la Piattaforma Europa è considerata l'opera strategica per il porto di Livorno. Dalla sua rea-

lizzazione dipende l'arrivo delle navi portacontainer che scalano i più grandi porti del mondo.

UN'OPERA che è stata definita fondamentale dal Governo, dalla Regione Toscana e dagli enti locali ma che segue, con fatica, l'iter burocratico per la sua realizzazio-

ne. Non parliamo poi di Piombino. Una città profondamente segnata dal destino delle acciaierie. È stata anche un 'modello' virtuoso nel momento in cui, dopo estenuanti trattative, il progetto dell'industriale algerino Issad Rebrab sembrava dare tutte quelle certezze – ovvero il mantenimento dei posti di lavoro – che sono la priorità per un territorio come quello della Val di Cornia che viveva, quasi esclusivamente, del lavoro diretto in fabbrica e dell'indotto. Un 'modello' che è rimasto solo sulla carta; ora la città, ancora una volta, dovrà rimboccarsi le maniche. Le famiglie vanno avanti con gli assegni di solidarietà, con quegli ammortizzatori che hanno tamponato una crisi economica che poteva diventare un'emergenza sociale. Ora però i cittadini aspettano davvero una svolta, e la campagna elettorale è il momento perfetto per sperare nelle promesse.

mb

Il Tirreno

IL FUTURO DEL PORTO La beffa del bacino e i sindacati alieni

■ Ma tu dimmi cosa mi tocca leggere da parte dei miei amici della triplice sindacale. Si scagliano contro i ritardi nei lavori di ripristino dell'operatività dei due bacini e starnazzano di circa quattrocento nuovi lavoratori che potrebbero essere occupati, salvo poi parlare esclusivamente della struttura galleggiante e non ci vuole un grande esperto per capirne il motivo, il bacino grande in muratura a loro non interessa, dato che Azimut ha deciso diversamente e da

lungo tempo e per questo basta dare una occhiata al bando di gara. Infatti, nessuno di loro levò una sia pure minima e timida voce di protesta, quando la società lasciò, si fa per dire, degradare la struttura in questione, dopo averla utilizzata per anni e mica con unità da diporto, no, con navi commerciali, tanto ancora le residenze e il centro commerciale erano ancora da venire. Naturalmente, come fece il suo ingresso la Lega delle Cooperative, il bacino venne messo a secco e occupato con due relitti e gradualmente smantellato. Dimenticano che quando Nebbiai ritornò da Firenze tutto sorridente e saltellante con la notizia che Ros-

si aveva scelto Livorno come sede di demolizione della Concordia, il primo a dire nient fu l'allora capo del sindacato rosso, il buon Strazullo, e tutti zitti, enti ed istituzioni. Cosimì si comportò da novello Pilato «sì, però, va bene, ma» insomma una cosa vergognosa ed una montagna di milioni di euro si diresse verso Piombino. Con quell'ingente finanziamento gratis, è bene ricordarlo, avremmo potuto, tra le altre cose, dragare i benedetti fondali e ripristinare l'efficienza del bacino in muratura, visto che ne **l'Autorità Portuale**, ne magistratura, avevano mai imposto la sua riparazione all'unico, vero responsabile dell'attuale sta-

to di degrado della struttura. Qualcuno potrebbe pensare toh, finalmente i sindacati si sono svegliati, hanno capito i loro grossolani errori e ora vogliono rilanciare il settore delle riparazioni navali, figuriamoci, nulla di tutto questo. Questi signori sono preoccupati per la messa in mare di tre grandi yacht di Azimut, signore e padrone di quell'area portuale e se ne fregano della navalmeccanica, quella vera, quella cioè dedicata alle unità commerciali che i quattrocento posti di lavoro li procurava sul serio. Ma questa gente il senso del ridicolo, mai?

Bruno Tamburini
Lega nord

Formazione ad Ancona per gli operatori portuali

ANCONA – All'avanguardia in molti settori, con l'obiettivo sicurezza per il lavoro al porto. È nato con questo scopo il percorso per migliorare la formazione degli operatori portuali sui rischi lavorativi e sulle modalità di esecuzione della movimentazione dei mezzi. Il progetto-pilota è stato realizzato nello scalo di Ancona da Lta-Logistic training academy e Intempo per la Compagnia portuali. Il corso si è focalizzato sulla conduzione e sulle operazioni di manovra di mezzi di sollevamento e traino di carrelli, ralle e reach stacker. Cento ore, 60 teoriche e 40 pratiche, destinate alla formazione dei lavoratori interinali per contribuire alla loro crescita professionale e all'acquisizione di competenze.

Fra gli obiettivi del corso, quelli di rispondere ad un nuovo modello organizzativo, dato anche da un approccio flessibile, disporre di risorse umane competenti e motivate nella manovra di gru con benna, operare e manovrare in sicurezza.

“Lo scopo di questo progetto era realizzare un percorso che migliorasse la formazione degli operatori del porto – hanno spiegato Francesca Marcucci, amministratore delegato Lta, e Veronica Segafredo, Intempo -, che vengono forniti in caso di picchi di lavoro da parte della società specializzata nel settore. Un'iniziativa che offre un sostegno di acquisizione delle competenze anche in vista della progressione professionale di questi lavoratori”. Fra le conoscenze trasmesse, quelle relative all'organizzazione del lavoro portuale e in materia di igiene e sicurezza del lavoro. Alle dieci persone che hanno frequentato il corso è stato consegnato un attestato di partecipazione nella sede dell'Autorità di sistema portuale.

Soddisfazione per questa prima sperimentazione è stata espressa da Davide Pucci, presidente Compagnia portuali servizi. “Abbiamo ritenuto doveroso favorire la formazione anche di questi lavoratori – ha detto – che, pur magari essendo impiegati anche per pochi giorni al mese, in coincidenza dell'incremento produttivo, hanno comunque la necessità di essere aggiornati e formati oltre che ad acquisire una maggiore consapevolezza rispetto al proprio ruolo”.

-segue

“È decisamente apprezzabile che sia stato studiato un percorso di formazione che coinvolge i lavoratori che hanno questo tipo di contratto e che, quindi, hanno meno possibilità di acquisire conoscenze in maniera continuativa – ha commentato il presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri –, una scelta su un tema imprescindibile come quella sicurezza del lavoro al porto”. Il segretario generale dell’Autorità di sistema, Matteo Paroli, ha sottolineato come “la formazione continua dei lavoratori sia una dinamica fondamentale che contraddistingue l’operatività dei porti. Non possiamo, quindi, che esprimere soddisfazione per l’attenzione di Compagnia portuali a questa delicata materia. Siamo certi che la collaborazione iniziata con Lta porterà a risultati positivi per tutto lo scalo”.

Royal bus in protesta. Azzopardi: "L'AdSP convochi un tavolo di garanzia"

Pullman parcheggiati e lavoratori radunati davanti all'ingresso del porto. Botta e risposta tra Passalacqua e Port Mobility - [VIDEO](#)

CIVITAVECCHIA - Pullman Royal Bus in fila, posteggiati all'ingresso di Varco Vespucci, dopo che ne è stato impedito l'accesso allo scalo per la manifestazione originariamente programmata a Prato del Turco, sotto la sede di Port Mobility, e lavoratori in protesta. Questa mattina il presidente dell'azienda Massimiliano Passalacqua ha parlato delle difficoltà attuali dichiarandosi all'oscuro dell'offerta fatta da Port Mobility che già l'altro giorno si era detta pronta a pagare i propri debiti. Immediata la risposta del procuratore speciale Edgardo Azzopardi: "Port Mobility è pronta a pagare ma con le dovute garanzie da parte degli enti previdenziali. Umanamente voglio bene a Passalacqua, ma ho delle responsabilità in primis verso gli azionisti e i dipendenti di Port Mobility e voglio evitare di dover pagare due volte per lo stesso debito, venendo chiamato in causa solidalmente con Royal Bus".

La manifestazione è cominciata nella mattinata quando circa una decina di autobus sono stati fatti parcheggiare all'esterno del porto, mentre ad un mezzo è stato consentito l'ingresso. La protesta, su cui hanno vigilato le forze dell'ordine, è stata pacifica come ha spiegato lo stesso Passalacqua, infatti, "non era nostra intenzione - ha detto - bloccare il porto, volevamo solo rendere nota la nostra situazione".

Una vicenda in cui in realtà il problema di Royal Bus appare difficilmente risolvibile, per motivi però non imputabili a Port Mobility, che come dichiarato già nei giorni scorsi e confermato oggi dallo stesso avvocato Azzopardi, "ha bloccato il pagamento delle fatture a Royal bus, in attesa di chiarire le modalità di pagamento. C'è piena disponibilità a saldare i debiti della società, ma soltanto in presenza di un ente che faccia da garante. C'è infatti la possibilità che Port mobility venga chiamata a pagare solidalmente, in modo sussidiario. Gli importi dovuti fino a tutto novembre sono disponibili, ma ripeto, solo dietro adeguate garanzie da parte di un ente creditore". In sostanza, legge alla mano, Port Mobility non vuole correre il rischio, più che concreto, di essere chiamata a pagare due volte per lo stesso debito.

Una preoccupazione legittima quella di Azzopardi che dice di dover pensare in primis all'azienda ed ai suoi dipendenti. Passalacqua però non ne è convinto, anzi. "Siamo riusciti a pagare - ha detto - con molti sacrifici gli stipendi di ottobre, rimangono novembre, dicembre e tredicesime e per quanto riguarda i debiti erano già stati rateizzati. La prima rata è saltata il 15 dicembre perché non ci hanno pagato". Si arriverebbe, conteggiando dicembre, a circa 900mila euro di credito vantato da Royal bus, che a sua volta ne deve circa 100mila a Port mobility per l'affitto del parcheggio, ma non basterebbe.

-segue

"I numeri sono chiari - ha concluso Azzopardi - noi vogliamo solo ristabilire la regolarità, pagando il dovuto ma tutelando la nostra azienda e i suoi lavoratori, oltre a quelli di Royal Bus". Secondo Azzopardi, infatti, oltre a 475.000 euro di debiti verso Inps e Inail, accertati dalla dichiarazione di Durc negativo, ci sarebbero altri debiti contributivi di Royal Bus che "complessivamente potrebbero far scattare una responsabilità del committente, ai sensi del nuovo codice degli appalti riformato nello scorso marzo, per circa un milione di euro". A questo punto appare necessario un intervento istituzionale da parte dell'AdSP, per cercare di trovare una soluzione che tuteli sia le due aziende locali con i rispettivi lavoratori, che il servizio di interesse generale svolto nel porto, come del resto ha proposto anche l'avvocato Azzopardi: "Risolvere l'intero contenzioso in seno ad un tavolo convocato dall'Autorità di Sistema Portuale e attorno al quale dovrebbero sedere, oltre a Royal Bus e Port Mobility, anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali e degli istituti previdenziali che attendono di essere pagati da Royal Bus".

Autostrade del Mare, per Civitavecchia contributo europeo di 2,2 milioni di euro

Michele D'Amico

Autostrade del mare, al porto di Civitavecchia un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro dell'Unione Europea nell'ambito del progetto "BCLink: MOS for the future" che prevede di integrare le catene logistiche del porto italiano e di quello di Barcellona. La Commissione Europea, all'interno della call CEF Transport "Blending" del 2017, ha infatti stabilito di cofinanziare l'iniziativa che ha un valore complessivo di oltre 21 milioni di euro ed è l'unica sovvenzionata dall'UE nella priorità delle Autostrade del mare.

"BCLink: MOS for the future" si articola in due fasi. La prima, che sarà avviata entro gennaio per concludersi a dicembre 2019 per un valore totale di 7,1 milioni di euro, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28 del porto di Civitavecchia, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell'ottica di separare radicalmente i traffici marittimi, producendo importanti effetti in termini di riduzione della congestione, sia lato-terra che lato-mare.

La seconda fase, che partirà nel gen-

naino 2019 e si concluderà a fine 2021 per un totale di 14 milioni di euro, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle Autostrade del Mare.

Sottolineando che i 2,2 milioni di euro per il porto di Civitavecchia costituiscono la totalità della sovvenzione richiesta dall'ente, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale ha spiegato che il bando rappresenta una novità assoluta in ambito europeo in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti, a tassi particolarmente favorevoli, da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Europea degli Investimenti, nel caso di Civitavecchia.

La condizione principale richiesta dall'Unione Europea è che i progetti producano importanti benefici per lo sviluppo delle Autostrade del mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario.

Il silenzio assoluto calato sul piano regolatore portuale dal quale dipende la futura programmazione per gli interventi di riqualificazione

E sul Patto per la Falce la Regione dia risposte all'interrogativo del rettore

«La Regione dia notizie sul Piano regolatore del porto».

Lo ha dichiarato ieri al nostro giornale il rettore Pietro Navarra in riferimento al Patto per la Falce che rischia d'impantanarsi definitivamente qualora da Palermo non arrivasse il responso certo non solo sul Prg del nostro porto ma sull'intera programmazione finanziaria della Regione siciliana. Tutto s'intreccia e solo chi non ha una visione strategica del presente e del futuro può considerare scollegate tra loro le vicende del "Def" nazionale, del Piano regionale, del Prg portuale, della riforma della portualità e della logistica, dell'Autorità di sistema e della Zes.

«L'Università e l'Authority - ha detto in sintesi Navarra che del Patto per la Falce è stato il "registra" - non si sono fermate, ma ora serve la "Fase 2"». E non c'è "Fase 2" che tenga senza il ritorno a Messina dello strumento indispensabile di programmazione sulle aree di competenza dell'Autorità portuale e del Demanio, cioè il Prg del porto atteso da quasi oltre 60 anni. La giunta Musumeci, con il suo nuovo assessore al Territorio e Ambiente, dovrà dare al più presto risposte sull'iter che l'assessore regionale uscente, Maurizio Croce, aveva di fatto quasi completato, definendo

imminente l'approvazione del Piano regolatore portuale (che, una volta restituito a Messina, dovrà passare al vaglio del consiglio comunale).

Ma non sarà neppure sufficiente "brindare" al ritorno del Prg portuale. Perché, poi, entra in ballo la questione cruciale della "governance": nel momento in cui le scelte potranno diventare operative, chi gestirà gli interventi sulla Zona falcata? Un'Autorità di sistema con sede a Gioia Tauro, con un presidente che è anche assessore della Regione Calabria e con un'evidente sperequazione di rapporti di forza tra Calabria e Messina-Sicilia all'interno dell'organo destinato a prendere il posto del vecchio Comitato portuale? Su questo punto anche il rettore Navarra può dare un contributo prezioso, incalzando il Governo nazionale e gli esponenti del Pd che ne fanno parte.(l.d.)

Un' offesa alla Storia e alla nostra intelligenza

Vogliamo darci una mossa oppure no?
Vogliamo capire che la tutela di Messina e dell' Area dello Stretto non è una battaglia di retroguardia o di campanile?

Vogliamo renderci conto finalmente che l' Italia senza questo tratto di mare, che può diventare cruciale per l' intero Mediterraneo, è un Paese monco?

Caro ministro Delrio, non è che l' abbiamo sempre con lei per partito preso. Sono le risposte che mancano a suscitare rabbia e indignazione. Sono i silenzi che perdurano da lunghissimi mesi. Sono quelle "briciole" che fanno ancor più male. Non basta ricordare lo stanziamento di vecchi fondi destinati al nuovo porto di Tremestieri o qualche altra "elemosina" elargita. Non basta ripetere sempre lo stesso ritornello sulla grande Autorità portuale di sistema della quale Messina e Milazzo dovrebbero far parte sotto la guida di Gioia Tauro e della Regione Calabria. Tutto ciò offende la nostra intelligenza, oltre alla nostra storia.

Come si può pensare di invertire l' inesorabile tendenza della desertificazione e dello spopolamento delle rive dello Stretto se non con un piano straordinario di investimenti e se non con il riconoscimento di un ruolo che,

invece, viene testardamente negato, con i fatti, inequivocabili e incontrovertibili rispetto alle parole?

A oggi non abbiamo più le risorse che erano state destinate al Ponte, siamo l' unica Città metropolitana a perdere l' Autorità portuale (senza la quale non ci saranno neppure i benefici della Zona economica speciale). Il resto sono chiacchiere. Di carnevale.(l.d.)

Messina e Milazzo, tanti impegni in pieno accordo con le due città

Interventi finalizzati a sviluppare oltre che i porti anche il territorio - L'impegno per le crociere

MESSINA - Antonino De Simone commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, affiancato ora dal nuovo segretario generale facente funzioni Ettore Gentile, prosegue il suo impegno alla guida dei due porti siciliani con entusiasmo, anche se in attesa di conoscere il futuro dell'Ente, e traccia le linee di sviluppo e la rete di collaborazione inter-istituzionale necessaria per una programmazione sostenibile della portualità dello Stretto.

"Continuo a lavorare come fosse il primo giorno - ha dichiarato De Simone - assicurando nuovi investimenti e programmando opere fondamentali per i porti di Messina e Milazzo. Il Comitato portuale ha approvato il nuovo Bilancio e il Piano Operativo Triennale 2018-2020, ricco di interventi strategici che garantiranno ampio respiro alle attività portuali e allo sviluppo e all'occupazione del territorio."

La Città di Messina e l'Autorità Portuale hanno intrapreso un percorso comune improntato alla condivisione e volto al rafforzamento delle funzioni portuali, superando vecchie visioni di sviluppo antitetiche fra città e infrastrutture portuali e ferroviarie. L'obiettivo operativo è il rafforzamento strategico dell'asse Zoni Falcata-

Tremestieri, ove il porto storico e quello di Tremestieri assumono la funzione di attrattori di sviluppo commerciale e turistico, grazie all'importante flusso crocieristico. Lungo quest'asse si innestano pertanto un set di progetti coordinati, orientati a: 1) rafforzare la multimodalità grazie alla connessione ferroviaria alla rete portuale e al collegamento dell'ultimo miglio tra la rete autostradale e la rete portuale; 2) favorire l'accessibilità marittima e lo sviluppo di funzioni e servizi connessi alla fruizione del mare; 3) riqualificare il waterfront e i servizi a crocieristi e passeggeri; 4) favorire la connessione tra attività industriali e produttive e sviluppo della portualità.

A testimonianza di tale processo l'Autorità Portuale ha proceduto al cofinanziamento dell'ammodernamento della Via Don Blasco, per € 5.000.000 al Comune di Messina, quale soggetto attuatore, ai fini del miglioramento delle condizioni connesse al cosiddetto "ultimo miglio" ed al recente avvio del contratto di completamento dello scalo ro/ro di Tremestieri. E sempre in quest'ottica ha previsto due cofinanziamenti, sempre al Comune di Messina, per il recupero di aree e la riqualificazione dell'area Stazione Marittima-S.

Cecilia, il primo comprendente la bonifica di aree e realizzazione di un parco urbano "Maregrosso-Via Don Blasco" per € 7.000.000 di cofinanziamento e il secondo comprendente la bonifica di aree e realizzazione di un parco urbano "Stazione Marittima" per € 19.850.000 di cofinanziamento.

A servizio degli importanti flussi crocieristici del porto di Messina è stata poi prevista la realizzazione del nuovo terminal crociere per una spesa pari ad € 2.000.000,00. Il crocierismo è ormai diventato per Messina un traffico cruciale e il porto continua ad attrarre più di venti compagnie internazionali e a confermarsi fra i principali scali mediterranei. Messina. Le nuove mega navi in uscita dai cantieri europei inseriscono sempre la città nei loro itinerari inaugurali e le previsioni per il prossimo anno confermano flussi stabili con circa 370.000 passeggeri e 170 scali.

Altrettanto considerevole è l'impegno previsto per il porto di Milazzo e il suo comprensorio. Fra le opere più significative il POT prevede, in cofinanziamento con il Comune di Milazzo, la progettazione e la realizzazione, per un totale di € 3.000.000,00, di una nuova strada di collegamento fra l'asse viario e il porto, il cui studio di fattibilità è già

stato completato. Si tratta anche in questo caso di un intervento strategico, in collaborazione con l'Amministrazione Comunale, mirato a garantire una viabilità dedicata di accesso alle aree portuali in alleggerimento delle arterie viarie cittadine dal traffico gommatto diretto al porto.

È stato inoltre previsto l'allargamento del Molo Foraneo, al fine di realizzare una banchina di maggiore larghezza idonea sia per le operazioni commerciali che per i servizi destinati al crocierismo, permettendo una migliore fruizione di tale area. Il costo dell'intervento è di € 7.000.000,00. Altra opera di assoluta importanza, già da anni discussa e finalmente in corso di avvio, è il nuovo pontile commerciale in località Giammoro, che in futuro potrebbe assorbire il traffico siderurgico presente sui porti di Messina e Milazzo fornendo ulteriore slancio al settore siderurgico. Il pontile, tuttavia, è stato concepito per poter movimentare all'occorrenza anche rinfuse di altra natura.

Quest'ultima opera ben si inserisce nella programmazione di opere di arricchimento infrastrutturale dell'area, dove, di concerto con le altre Amministrazioni competenti, si vorrebbe in futuro istituire una ZES, iniziativa da anni sollecitata e promossa proprio dall'Autorità portuale.

L' anno dell' uscita di Giostra e del Museo. Attesa per Tremestieri e don Blasco

Vent' anni dalla posa della prima pietra. Il 31 luglio 2017 è stata finalmente aperta l' uscita di Giostra, la più importante delle due, quella per chi proviene dalla fascia jonica. La storia infinita della costruzione di questo svincolo non è ancora conclusa, resta da aprire l' altra uscita. Nei primi mesi del 2018, promette il Cas, ma i rinvii sono all' ordine del giorno. E ci sono ancora da aprire i viadotti che collegano lo svincolo direttamente alla galleria San Jachiddu. Il Comune vuole trasferire anche questi al Cas, intanto il tempo passa. Nel 2017 si è chiusa anche un' altra attesa trentennale, quella per il MuMe, il Museo di Messina. Un' anteprima c' era già stata a dicembre 2016 ma l' apertura definitiva è avvenuta a giugno 2017. 40mila visitatori nell' ultimo anno, una cifra destinata ad aumentare nel 2018 ma ancora lontana dai numeri dei grandi musei. Altro piccolo traguardo raggiunto è il nuovo parcheggio La Farina. Raddoppiati i posti disponibili rispetto alla dotazione precedente, è ora necessario rendere il parcheggio automatico così come avviene negli altri due multipiano del centro, Cavallotti e Zaera. Nel 2018 dovrebbe aprire anche il parcheggio della Stazione Centrale, i cui lavori procedono finalmente a buon ritmo. Niente da fare, anche quest' anno, per l' apertura dei due cantieri più importanti per la città, il nuovo porto di Tremestieri e la nuova via don Blasco. Il traguardo, che è comunque un altro punto di partenza, stavolta sembra più vicino che mai. Il progetto esecutivo del porto attende gli ultimi pareri positivi dalla commissione di verifica e dai due Geni Civili, quello regionale e quello delle opere marittime. Potrebbero arrivare nell' arco di un mese e i lavori iniziare a febbraio. Tempi simili per la don Blasco. Contratto firmato a ottobre, il 10 gennaio un tavolo per concordare il cronoprogramma con l' obiettivo di arrivare alla consegna a fine mese. Anche in questo caso, dunque, febbraio potrebbe essere il mese giusto per l' avvio dei lavori. A febbraio del 2017 la firma sull' accordo per il secondo palagiustizia in viale Europa, mentre l' ospedale militare sarà trasferito a Gazzi. Per tutta la parte restante dell' anno, però, non si sono avute altre notizie. Proprio il 28 dicembre, invece, intervento utile per la zona di Bisconte e Cataratti, è stato pubblicato il bando di gara da 25 milioni per la riqualificazione del torrente. Le domande di partecipazione dovranno arrivare entro il 15 febbraio. Ci sono poi quelle questioni che restano ferme o procedono molto a rilento. Il "Patto per la falce" è stato disatteso, quantomeno nei tempi. Sono stati fatti passi in avanti ma non è ancora servito ad approvare il **piano regolatore portuale**, questione urgente alle

-segue

porte della probabile unione con Gioia Tauro, comunque "rifiutata" dalla Regione. Il risanamento è storia di sempre, la metroferrovia è più recente ma procede sugli stessi "binari" dell'immobilismo, senza che nulla sia stato fatto per il biglietto integrato, primo passo per incentivare il servizio. Nei primi mesi del 2018, Messina potrebbe finalmente riappropriarsi di un'area verde, il Parco Aldo Moro, sul viale Regina Margherita. Accordo contestato con l'Ingv ma ora, comunque, bisogna sistemare al più presto il parco e aprirlo alla città. Per la foresta di Camaro, invece, ci sono i fondi ma i lavori non sono ancora iniziati. Infine gli spazi culturali. Servono soldi per la galleria Inps, aperta sabato scorso per una mattina, e per la cripta del Duomo, ma gli enti proprietari non li hanno e restano chiuse. Si tenterà la strada dei beni comuni per ottenere finanziamenti. Fondi da recuperare anche per acquisire Palazzo Sturiale, il dove abitò Giovanni Pascoli. E' stato un tentativo di Aurora Notarianni, assessore per soli due mesi del governo Crocetta. Una strada da perseguire anche per il nuovo governo regionale, con la speranza che tutto non cada nel dimenticatoio. Il polo culturale per eccellenza dovrà trovare sede nel plesso dell'ex ospedale Regina Margherita, accanto al Museo, comprendendo anche la nuova sede della Soprintendenza, oggi in affitto sul viale Boccetta. Servono 40 milioni per la ristrutturazione, "facile" trovarli secondo i politici che lo annunciarono un anno e mezzo fa. Ma di passi concreti non se ne vedono.

Leoluca Orlando "Altre isole pedonali teatri competitivi Così sarà l' anno da capitale culturale"

L' anno di Palermo capitale della cultura e di Manifesta, per Leoluca Orlando, dev' essere l' anno della "ripartenza", delle "eccellenze". «Quello del salto di qualità - dice il sindaco riconfermato a giugno scorso quello nel quale alziamo l' asticella. Io mi faccio opposizione da me e so bene che questo mi esporrà a possibili critiche. Ma non devo ricandidarmi: il mio obiettivo è che nel 2019 qualcosa sia rimasto». Nuove isole pedonali, da Mondello a via Emerico Amari. Un teatro, il Massimo, in grado di competere «con la Scala e l' Opéra di Parigi». Una città più pulita, e con il progetto di tre nuove linee di tram già in fase avanzata, che accolga i viaggiatori puntando su decoro ed eventi. Ecco il progetto 2018 di Orlando: «O svoltiamo stavolta o resteremo sempre indietro».

Sindaco, ma come intende puntare all' eccellenza? Nei giorni di festa i cassonetti sono tornati pieni: i turisti nell' anno di Palermo capitale della Cultura saranno accolti tra i rifiuti?

«Sono in stretto contatto col presidente della Regione Musumeci perché l' emergenza spazzatura si risolve con l' impiantistica pubblica, dalle stazioni di trasferimento a quelle di compostaggio, che sollecitiamo da tempo anche al governo nazionale. Poi siamo al lavoro per ampliare la discarica di Bellolampo dopo le enormi difficoltà legate al sovraccarico di comuni che scaricavano nel nostro impianto».

Ma se Palermo attende da oltre un anno l' avvio del secondo step della differenziata, c' entrano la Regione o il governo?

«Ci sono stati ritardi burocratici.

Ma adesso Differenzia 2 deve partire e partirà. Riguardo ai cassonetti pieni, i giorni di festa, purtroppo, col personale che lavora al cinquanta per cento, sono un tasto dolente. Con la riorganizzazione della macchina comunale - anche questo un alzare l' asticella - ho creato un meccanismo di controllo sulle società partecipate attraverso due dirigenti. Cambieremo i contratti di servizio con le spa ed entro gennaio arriveranno i nuovi vertici, non solo alla Rap.

Non si cambia chi ha lavorato male, ma anche chi ha esaurito il suo potenziale».

-segue

Dai rifiuti alla mobilità: come si alza l'asticella su trasporti e pedonalizzazione?

«Sui trasporti, con i nuovi bus che arriveranno entro l'anno e soprattutto con le tre nuove linee di tram: obiettivo è bandire la gara entro l'autunno. E ancora col biglietto unico integrato con Rfi. Sulle pedonalizzazioni: ci prepariamo a un boom di visitatori soprattutto da giugno a novembre, con Manifesta, e le linee guide che ho dato sono decoro urbano e nuovi spazi senza macchine».

A piedi a Mondello come ha promesso in campagna elettorale?

«Sì, da Valdesi alla piazza: immaginiamo un lungomare pedonale grazie ai lavori di via Palinuro che saranno terminati entro aprile».

E il Cassaro basso? «Pedonale, mentre il Cassaro "medio" diventerà a unico senso, con fioriere e panchine come nel secondo tratto di via Maqueda. L'altra grande pedonalizzazione sarà via Amari: dopo anni di chiusura forzata per i cantieri pensiamo a una riqualificazione che sia il biglietto da visita per chi arriva in città dal mare. I lavori dell'anello ferroviario sembrano andare avanti e con il nuovo presidente dell'Autorità portuale, Pasqualino Monti, c'è grande sintonia. Anche per il porto, come è stato per l'aeroporto, deve essere l'anno del rilancio».

Conferma anche le isole pedonali nei mercati storici?

«Sì e anche un progetto di rilancio di piazza Magione, che dopo la "bonifica" dalla movida selvaggia e malavitosa, deve trovare una sua identità.

Immagino possa diventare una galleria d'arte en plein air, approfittando di Manifesta e dell'apertura di Palazzo Butera, il meraviglioso museo che sta allestendo il collezionista Massimo Valsecchi».

Come si alza l'asticella sugli eventi culturali? Quelli previsti per questo Natale non sono ancora partiti «Mi dispiace per quello che è accaduto, non doveva succedere. Ma posso dire che alla fine l'importante è che gli eventi si facciano anche se a gennaio? Per il 2018 potremmo vivere di rendita: il bando per gli eventi collaterali di Manifesta, tutti autofinanziati, ha prodotto 240 proposte. Un record. Ma noi vogliamo puntare in alto: penso a un Festino-evento, ma anche un Venerdì santo nel quale le centinaia di processioni che si intrecciano in città diventino qualcosa di unico. E ancora alle istituzioni culturali cittadine, come il Biondo che sta ritentando il salto a teatro nazionale: o questa volta o mai più. E il Massimo, una vera eccellenza, che deve adesso puntare a competere con la Scala e l'Opéra. Lancio un appello a tutte le forze creative della città: presentate progetti "alti". La sfida quest'anno ci riguarda tutti: per questo incontro periodicamente 60 imprenditori palermitani. È il momento di progettare insieme la Palermo 2030».

"Repubblica" ha lanciato l'allarme sullo scarso investimento, in termini economici, che il Comune fa sulla cultura: non potreste utilizzare il milione che il governo garantisce alla capitale della cultura per cambiare rotta?

«Lo faremo e siamo sempre a caccia di risorse. Ma è anche sui giovani che vorrei investire: buona parte di questi soldi verranno spesi per mandare ragazzi non laureati a fare un stage all'estero. È vero, molti under 30, ancora troppi, vanno via. Ma c'è anche chi torna con un bagaglio nuovo. Vorrei che quelli che tornano, dopo essere andati a fare esperienza, siano sempre di più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA Bisogna fare il salto di qualità, so di espormi a critiche ma sono tutti sotto esame. Io non devo ricandidarmi.

CLAUDIA BRUNETTO SARA SCARAFIA