

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
10 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Via della Seta**
(Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Genova:

"...Autoproduzione a Genova..." (The Medi Telegraph, La Repubblica, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Piano regolatore Portuale..." (Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Piano della Logistica..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Congestione traffico con Albania..." (Informazioni Marittime, Il Nautilus)

Taranto:

"...Caso Ilva..." (Il Secolo XIX)

"...Incidente in porto..." (The Medi Telegraph)

Messina:

"...Milazzo: Mare sicuro..." (TempoStretto)

"...Tremestieri, due settimane avvio cantiere..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...voli indispensabili per lo sviluppo dell'isola..." (Unione Sarda)

"...Comparto marittimo punta sulla Sicilia..." (Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo
Informare

Porti: D'Agostino (Assoporti), con Via Seta la Cina cerca l'Italia

Cinesi credono nelle opportunità che può offrire l'Italia



(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 9 OTT - Con la Via della Seta cinese l'Italia ha di fronte a sé una grande opportunità "ma non perché la Cina vuole passare dall'Italia per portare le sue merci in Europa, quanto perché la Cina crede nel valore aggiunto dei porti italiani, luoghi fisici capaci di aggregare intorno a sé un intero tessuto produttivo. I cinesi hanno interesse ad 'imparare' dagli italiani come si produce in Italia": questo il messaggio che il presidente di Assoporti, Zeno d'Agostino, ha portato a Cernobbio al Forum Internazionale di Confrtrasporto. "Non è una questione di dimensioni di banchine - ha sottolineato D'Agostino - è una questione di un'idea di sviluppo. La Cina crede nelle opportunità che l'Italia può offrire. Certamente in virtù della sua geografia, che è unica al mondo. Ma anche e soprattutto in funzione del modo di produrre in Italia. Le potenzialità che i porti italiani offrono, con i collegamenti con l'industria e i centri di ricerca, sono per i cinesi uno dei valori aggiunti. A noi il compito di non sprecarle".

Porti: Confcommercio, la Via della Seta occasione strategica

Coinvolgerà 3 continenti, 65 Paesi con due diverse direttrici e 5 rotte



(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 9 OTT - La Via della Seta, la rotta che seguiranno le merci cinesi per raggiungere i mercati del Mediterraneo, può essere per l'Italia un'occasione di sviluppo "talmente straordinaria da diventare strategica". Nello stesso tempo, però, l'Italia se non procede con "investimenti massimi" sulle sue infrastrutture portuali rischia di trasformare "una grande opportunità" in un'occasione mancata".

Questo il messaggio sottolineato al Forum Confrtrasporto di Cernobbio da Confcommercio, che sulla Via della Seta ha diffuso questi numeri. La nuova Via della Seta coinvolgerà 3 continenti, 65 Paesi con due diverse direttrici e 5 rotte: collegherà i centri produttivi della Cina meridionale con i mercati europei tramite ferrovia (attraverso Asia Continentale e Russia). Via mare, invece, le merci cinesi salperanno per il Mediterraneo via Suez.

"Al momento - sottolinea Confcommercio - non è possibile individuare il punto d'arrivo della tratta marittima, ma appare evidente che l'approdo più naturale sia l'Italia, con l'ipotesi dei porti di Trieste, Venezia e Genova. Ma tutti i porti italiani sono destinati a ricoprire un ruolo fondamentale, tanto a Nord quanto a Sud. La condizione - conclude Confcommercio - è che si investa massicciamente sull'intermodalità e sulla logistica".

Conftrasporto: il dumping ci fa perdere l'appuntamento con la via della Seta

Cernobbio - Nel triennio 2016-2018 il trasporto del ferro cresce di oltre il 5%, quello su gomma del 4% ma le imprese dei Paesi dell'Est cannibalizzano il mercato italiano.



Cernobbio - **Nel triennio 2016-2018 il trasporto del ferro cresce di oltre il 5%, quello su gomma del 4% ma le imprese dei Paesi dell'Est cannibalizzano il mercato italiano** (con una quota del 55%) favorite da un fisco meno pesante, un minor costo del lavoro e meno regole. **Sono i dati che emergono dal Rapporto dell'Ufficio studi di Confcommercio realizzato con Isfort in occasione del Terzo Forum internazionale di Conftrasporto-Confcommercio, che aprirà i battenti oggi pomeriggio a Cernobbio.** Il traffico su gomma delle imprese dell'Est, da e verso l'Italia, sale del 198% in 10 anni, quello delle imprese italiane scende di circa il 70%, e mentre tra 2005 e 2015 il mercato del trasporto internazionale merci su gomma da e per l'Italia è cresciuto di quasi quattro miliardi, ma le imprese italiane hanno perso 1,5 miliardi di valore della produzione.

Concorrenza sleale e dumping sociale - ammoniscono da Confcommercio - rischiano di far perdere all'Italia l'appuntamento con la via della Seta. Ad oggi, benché si individuino i porti di Genova, Trieste e Venezia come terminali in Italia di questo grande progetto, è solo il terminal di Vado Ligure, in costruzione, a beneficiare della partecipazione del gruppo cinese Cosco, al 49%. Di questo parlerà oggi il genovese Augusto Cosulich, rappresentante di Cosco in Italia, tra i relatori alla kermesse di Confcommercio.

- segue

Alle istituzioni Confraspporto chiede una serie di misure per contrastare dumping e concorrenza sleale, tra cui modifiche al pacchetto mobilità della Commissione europea, incentivi al trasporto sostenibile e definire un nuovo strumento europeo di supporto alla logistica combinata. Gli ospiti attesi oggi dal padrone di casa Carlo Sangalli sono il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, l'ex ministro Dell'Economia Giulio Tremonti, il viceministro delle Finanze, Enrico Morando, il governatore lombardo Roberto Maroni, il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino e in serata il ministro del Lavoro, Giuliano Poletti.

Trasporti, un settore colonizzato dai Paesi dell'Est europeo

Cernobbio - È quanto emerge dal Rapporto dell'Ufficio studi di Confcommercio realizzato in collaborazione con Isfort su «Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia» presentato a Cernobbio (Como) in occasione del terzo "Forum internazionale di Confrtrasporto-Confcommercio".



Cernobbio - «Nel triennio 2016-2018 il trasporto su ferro cresce di oltre il 5%, quello su gomma del 4%, ma le imprese dei Paesi dell'Est cannibalizzano il nostro mercato (con una quota del 55%) favorite da un fisco meno pesante, un minor costo del lavoro e meno regole. Il traffico merci su gomma delle imprese dell'Est da e verso l'Italia sale del 198% in 10 anni, quello delle imprese italiane scende di circa il 70%». **È quanto emerge dal Rapporto dell'Ufficio studi di Confcommercio realizzato in collaborazione con Isfort su «Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia» presentato a Cernobbio (Como) in occasione del terzo "Forum internazionale di Confrtrasporto-Confcommercio".**

Se è vero, secondo quanto emerge dal Rapporto, che nel 2015 il traffico merci è in lieve crescita, e che si prevede che passi da 437 miliardi di tonnellate per chilometro registrati nel 2015 a 448 del 2018, è altrettanto vero che di questo traffico stanno approfittando sempre più gli altri Paesi. Un fenomeno che induce sempre più imprese dell'autotrasporto a delocalizzare all'estero, mentre nel nostro Paese si verifica «una colonizzazione massiccia» - come l'ha definita il presidente di Confcommercio Carlo Sangalli - del settore da parte di aziende e gruppi stranieri.

In termini di quote di mercato, emerge infatti dal Rapporto, i veicoli italiani hanno perso il 23% (passando dal 36,4% del 2005 al 13,4% del 2015), tutto a beneficio dei nuovi entranti che partendo dal 15,5% del traffico raggiungono nel 2015 una quota di mercato di oltre il 55%. Tra il 2005 e il 2015,

- segue

sebbene il mercato del trasporto internazionale delle merci con origine o destinazione l'Italia sia cresciuto di quasi 4 miliardi di euro (3,94), «le imprese italiane non solo non ne hanno approfittato», ma addirittura hanno perso un valore della produzione stimabile in oltre 1,5 miliardi di euro (1,66). Va detto che anche gli altri tradizionali competitor hanno visto ridurre il proprio peso e il loro fatturato di circa mezzo miliardo (0,59), che però corrisponde a circa un terzo di ciò che hanno perso le imprese italiane. La parte del leone la fanno invece le imprese dei Paesi nuovi entrati nell'Ue, la cui quota nello stesso periodo si è più che quadruplicata, con un incremento complessivo di 6 miliardi di euro. **Per la crescita e l'aumento di competitività del Paese e delle sue imprese, il settore dei trasporti e della logistica rappresentano un autentico «buco nero», ha denunciato Sangalli.**

A frenare il comparto, un peso decisivo spetta alle inefficienze amministrative e della burocrazia, che per le aziende dell'autotrasporto si traducono in termini di mancato fatturato 790 milioni di euro l'anno e supera i 260 milioni di mancato guadagno. Pertanto, l'Associazione di categoria chiede alle istituzioni un pacchetto di misure per il contrasto alla concorrenza sleale e al dumping sociale, «una completa applicazione del principio "chi più inquina paga", lo sblocco del sistema di trasporti eccezionali su strada in Italia.

L'ALLARME AL FORUM DI CERNOBBIO. SANGALLI: «COSTRETTI A DELOCALIZZARE PER SOPRAVVIVERE»

Trasporti, l'Italia è terra di conquista

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

CERNOBBIO. Tra 2016 e 2018 il trasporto su ferro è cresciuto oltre il 5%, quello su gomma del 4% ma le imprese dei Paesi dell'Est Europa cannibalizzano il mercato italiano (con una quota cresciuta in 10 anni dal 25% al 55%) favorite da fisco meno pesante, minor costo del lavoro, meno regole. Sono i dati che emergono dal Rapporto dell'Ufficio studi di Confindustria realizzato con Isfort e presentato al terzo Forum internazionale di Confindustria Trasporti-Confindustria.

Sempre in 10 anni, il traffico su gomma delle imprese dell'Est, da e verso l'Italia, è salito del 198%, quello delle imprese italiane è invece sceso di circa il 70%, e mentre tra 2005 e 2015 il mercato del trasporto internazionale merci su gomma da e per l'Italia è cresciuto di quattro miliardi, le imprese italiane hanno perso 1,5 miliardi di valore della produzione. «Una colonizzazione - commenta Carlo Sangalli, presidente di Confindustria - che ha spinto i nostri imprenditori a delocalizzare per sopravvivere. Un fenomeno che penalizza i redditi interni, riduce il tasso di innovazione, pregiudica le prospettive di integrazione del sistema con il resto d'Europa».

Nel mirino di Confindustria, come sempre, l'ingessatura burocratica dell'Italia (dove gli imprenditori dedicano agli adempimenti il 52% in più delle giornate rispetto ai concorrenti degli altri Paesi europei per un mancato fatturato di 790 milioni di euro l'anno) ma anche l'incapacità dell'Europa a garantire regole uguali per tutti. Proprio per questo, in testa alle richieste che vengono fatte dalla categoria al governo - ieri i rappresentanti erano il

ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, e quello del Lavoro, Giuliano Poletti - ci sono le modifiche al "pacchetto mobilità" presentato dalla Commissione europea a maggio scorso, proprio per introdurre nuove misure contro la concorrenza sleale e il dumping sociale, subordinando qualsiasi forma di ulteriore liberalizzazione delle attività di cabotaggio a un riallineamento europeo delle condizioni fiscali e previdenziali delle imprese. Un tema sul quale, ha rassicurato Poletti, il governo è al lavoro: «Stiamo ampliando lo spazio della trattativa, proprio per trovare le giuste compensazioni». Anche Delrio ha assicurato che il pacchetto trasporti è uno degli obiettivi che il governo vuole portare a termine entro le elezioni.

Concorrenza sleale e dumping sociale - sottolinea Paolo Uggè, presidente di Confindustria Trasporti - rischiano di far perdere all'Italia l'appuntamento con la via della Seta. Ad oggi, benché si individuino i porti di Genova, Trieste e Venezia come terminali in Italia di questo grande progetto, è solo il terminal di Vado Ligure, in costruzione, a beneficiare della partecipazione del gruppo cinese Cosco, al 49% - e ieri c'era proprio Augusto Consulich, socio italiano di Cosco, tra i relatori alla kermesse di Confindustria, che tra l'altro a proposito di norme disomogenee in Europa ha segnalato l'assenza di controlli doganali in diversi Paesi del Vecchio Continente, Spagna in primis.

La politica italiana dei trasporti, ragiona Uggè, deve avere continuità. «Non è possibile che ogni nuovo governo metta nel cassetto i piani del precedente. Per questo rilanciamo la proposta di ricostituire la consulta del Trasporto, che abbia in seno tutti i rappresentanti

del settore, e che possa avere una funzione di consulenza nei confronti del ministero, proprio per dare una continuità all'azione dei governi. A maggio Delrio disse che era una proposta interessante...». Dal palco il ministro risponde ricordando le riforme del governo nel settore, a partire da quella sulle autorità di sistema portuale: «Riforme - dice Delrio - che penso abbiano impostato le politiche dei trasporti per i prossimi anni, indipendentemente da chi sarà al governo, perché questi non sono temi né di destra, né di sinistra».

Confermare? Meglio "super-Fedarlinea"

A Cernobbio non è passato inosservato il costante riferimento alle compagnie di navigazione, e in effetti molto si discuteva a margine del Forum sul rilancio della Fedarlinea, ex associazione delle compagnie

di navigazione statali che ha raccolto gli armatori delusi da Confindustria, come Vincenzo Onorato, le società vicine alla galassia di Gianluigi Aponte e numerose aziende di collegamenti minori per passeggeri. Questa mattina parlerà di porti proprio Fabrizio Palenzona, da molti dato come futuro presidente della "nuova" Fedarlinea, benché la sensazione che circolava ieri a Cernobbio tra gli addetti ai lavori era che la Confindustria sia più orientata a mantenere il "marchio" Fedarlinea (presentata ieri come l'associazione che rappresenta la maggioranza assoluta degli armatori italiani) piuttosto che lanciare una nuova associazione e un nuovo nome. «Oggi non ci fanno parlare di armatori - scherza Uggè - ma posso dire già che non faremo proclami. Noi siamo cattolici: lasciamo che i pargoli vengano a noi... Se qualche privato vorrà fare qualche annuncio, noi ne

saremo lieti». La galassia Fedarlinea ieri era rappresentata da Luigi Merlo (responsabile di Msc per i rapporti istituzionali in Italia), Achille Onorato (amministratore delegato di Moby) e Massimo Mura, numero uno della Tirrenia.

Cernobbio

La Via della Seta è l' unico futuro...

CERNOBBIO (COMO) La Via della Seta per quante suggestioni possa evocare non vuole dire «proprio niente» se l' Italia non la saprà cogliere e declinare in termini di «sviluppo strategico». Perché con la Via della Seta non si tratta di «attrarre flussi» di merci, si tratta di «attrarre investimenti» e un dato è certo: se l' Italia non crede nelle sue opportunità, se non investe «con decisione» in infrastrutture, «rischia di trasformare una grande opportunità in un' occasione mancata».

Questo il quadro emerso dalla prima giornata del Forum Internazionale di Confttrasporto organizzato a . A confrontarsi sul tema, tra gli altri, i ministri Graziano Delrio e Giuliano Poletti, i presidenti di Confcommercio Carlo Sangalli, e di Confttrasporto, Paolo Uggè, il presidente di Assoporti, Zeno D' Agostino, il viceministro Enrico Morando, i parlamentari Giulio Tremonti e Lara Comi. Tutti concordi nel sostenere che la Via della Seta «è un' opportunità enorme», ma non sempre concordi circa la strada imboccata dall' Italia su trasporti e della portualità.

CERNOBBIO GRIDO D'ALLARME DAL FORUM INTERNAZIONALE

Porti, Confraspporto «La Via della Seta è l'unico futuro possibile»

■ **CERNOBBIO (COMO).** La Via della Seta per quante suggestioni possa evocare non vuole dire «proprio niente» se l'Italia non la saprà cogliere e declinare in termini di «sviluppo strategico». Perché con la Via della Seta non si tratta di «attrarre flussi» di merci, si tratta di «attrarre investimenti» e un dato è certo: se l'Italia non crede nelle sue opportunità, se non investe «con decisione» in infrastrutture, «rischia di trasformare una grande opportunità in un'occasione mancata».

Questo il quadro emerso dalla prima giornata del Forum Internazionale di Confraspporto organizzato a Cernobbio. A confrontarsi sul tema, tra gli altri, i ministri Graziano Delrio e Giuliano Poletti, i presidenti di Confindustria Carlo Sangalli, e di Confraspporto, Paolo Uggè, il presidente di Assopporti, Zeno D'Agostino, il viceministro Enrico Morando, i parlamentari Giulio Tremonti e Lara Comi. Tutti concordi nel sostenere che la Via della Seta «è un'opportunità enorme», ma non sempre concordi circa la strada imboccata dall'Italia su trasporti e della portualità. «L'Italia deve essere più decisa - ha detto Uggè - altrimenti la Via della Seta anziché un'opportunità rischia di trasformarsi in un'occasione persa. I cinesi, per esempio, viste le nostre lungaggini hanno deciso di investire sul Pireo». «Sì, è vero - gli ha replicato D'Agostino - ma credo che se ne siano già pentiti. Perché la Cina con la Via della Seta non cerca solo un porto che funzioni (questo lo dà per scontato), cerca un valore aggiunto di tipo industriale, un modo complessivo di operare e produrre. Da questo punto di vista l'Italia agli occhi dei cinesi è unica». La sfida, che è globale per sua stessa natura, si gioca lì. Quella è la Via della Seta. Chi sarà in grado di intercettarla sarà protagonista sui mercati a venire. Chi non la intercetterà, sarà inevitabilmente tagliato fuori. «E' vero - ha ammesso il ministro Delrio - ma è vero anche che l'Italia ha avviato un piano infrastrutturale mai visto prima. La riforma portuale in un solo anno ha già dato risultati importanti. La ripresa economica aiuta».

A confermare la ripresa è anche Confindustria, che ha rivisto al rialzo le sue stime: da 1,1% all'1,3% per il 2017, dallo 0,8% all'1,2% per il 2018. «La ripresa c'è - ha detto Sangalli - anche se lenta e parziale. Resta molto da fare, in primo luogo in termini di semplificazione e armonizzazione delle norme a livello europeo. Sul fronte dell'autotrasporto rischiamo di perdere un intero comparto se non si interviene in Europa».

Luciano Clerico

«Vigileremo sull'autoproduzione a Genova, regole uguali ovunque» / INTERVISTA

Genova - **Parla Enrico Ascheri, responsabile porto e marittimi della Filt Cgil del capoluogo ligure.**

Genova - Solo quaranta chilometri di distanza con Savona, eppure ancora tante differenze. Che però ora la Cgil chiede di eliminare. «Vigileremo severamente sull'autoproduzione a Genova, ma le regole devono essere uguali ovunque» dice **Enrico Ascheri**, il responsabile porto e marittimi della Filt Cgil di Genova.

I marittimi a Savona sbarcano già i traghetti...

«La Cgil è stata chiara: l'autoproduzione non è tollerata in nessun porto italiano. Genova e Savona sono un unico porto ormai che deve ancora essere armonizzato. Bisogna accelerare la fusione dei due scali».

In che senso?

«Notiamo un rallentamento della fusione su questioni fondamentali come l'accorpamento degli enti, ma anche sul fronte del lavoro in banchina: non possiamo più tollerare situazioni di dumping a svantaggio di un porto. Fatta la riforma, il periodo di rodaggio sta finendo e le situazioni vanno risolte».

In tanto siete in attesa del decreto correttivo e delle misure economiche per i lavoratori dei porti.

«Confidiamo che entro fine anno passino le soluzioni che da tempo chiediamo: in quel testo si deve far riferimento all'organico porto, pur con la libertà per i terminalisti di assumere, e si deve prevedere una forma di accompagnamento alla pensione per i portuali».

Sul fronte delle compagnie a Genova siamo fermi al palo?

«C'è un'unica strada ed è l'accorpamento tra Pietro Chiesa e Culmv. Serve la volontà politica per realizzarlo».

Ad aprile i camalli voteranno per scegliere il nuovo console...

«Guardi, il lavoro di Antonio Benvenuti è largamente apprezzato, non solo da noi».

- segue

A proposito di nomine: nel board potrebbe sedere un uomo di Confindustria...

«Dopo aver accontentato "i padroni", mi sembra sia giunto il momento che anche i sindacati possano esprimere la loro voce nel comitato di gestione».

Msc sta piazzando le bandierine su quasi tutti i terminal genovesi...

«Nessuna pregiudiziale, è il mercato che decide. Ma le assicuro che vigileremo sul rispetto delle regole del lavoro».

Per Genova adesso ci sono due sfide: cominciamo dalle ferrovie.

«Il traffico continua ad aumentare, la cura del ferro sarà decisiva. Serve un retroporto che agisca con le stesse regole delle banchine. E questo vale soprattutto per il lavoro. Deve essere una continuazione del porto, in tutto e per tutto».

La seconda: l'automazione dei terminal.

«Siamo stati ad Anversa e Valencia: dobbiamo farci trovare preparati alla rivoluzione dell'automazione e studiare bene i casi dei porti europei. Dobbiamo discutere, analizzare e copiare, quando necessario, gli esempi positivi che esistono in Europa».

La protesta. A Cornigliano lo stabilimento dove il Papa parlò di "dignità del lavoro"

E Genova si schiera con i suoi operai vigili e camalli in corteo con le tute blu

MASSIMO MINELLA

GENOVA. Guai a considerare il latino una lingua morta. Il primo striscione che gli operai dell'Iva stringono fra le loro mani recita "Pacta servanda sunt". E mica latino maccheronico, ma addirittura una perifrastica (passiva) per ricordare che i patti firmati a suo tempo vanno rispettati.

La rabbia di Genova si sveglia all'alba. Alle cinque del mattino sono già in mille dentro la fabbrica di Cornigliano, la stessa che a fine maggio ha ospitato Papa Francesco in vista pastorale, che qui aveva parlato di "dignità del lavoro". «Eccola la risposta alle parole del Papa, quattromila esuberanti e diecimila riassunti con il Jobs Act», spiega Ivan. «Ivan di nome, incazzato di cognome» aggiunge quando i mille dalla fabbrica sono già usciti in strada e iniziano a marciare verso il centro, destinazione finale la Prefettura.

I numeri degli tagli sono minori di quelli di Taranto, ma non la voglia di urlare tutto il proprio no

a un piano che qui, a Cornigliano, cancella seicento operai su millecinquecento, il 40% della forza lavoro e, di fatto, azzerà l'accordo di programma. Eccolo "il patto", o meglio "i patti" dello striscione latino. Qui l'accordo di programma si ripete come un mantra, mentre gli operai camminano lenti dal ponente operaio fino al centro borghese della città. Con loro ci sono i camalli del porto, ma anche i vigili del fuoco, e tanti altri. E poi c'è la chiesa, con i cappellani del lavoro che ogni settimana si chiudono in fabbrica a parlare con gli operai. La linea l'ha data per primo il cardinale Angelo Bagnasco, arcivescovo di Genova, che ha chiesto di "trattare fino allo strenuo". Gli operai parlano di lui e delle sue parole. «È uno di noi quando c'è da parlare di lavoro», spiega Luca che si è fermato a bere un caffè con un amico. Davanti a tutti cammina un "Hyster", gigantesco mezzo meccanico da 65 tonnellate usato per spostare i rotoli d'acciaio che a Cornigliano arrivano da Taranto a Genova via treno o via

mare per essere lavorati e trasformati in prodotti finiti. Un tempo anche qui a Cornigliano si produceva l'acciaio, ma nel 2005 l'altiforno, dopo anni di battaglie fra ambiente e lavoro, è stato chiuso. È allora che è nato l'accordo di programma, un'intesa fra governo, azienda e sindacati che scrivendo la parola fine alla "colata continua" manteneva però i posti di lavoro in attività "a freddo", di laminazione dell'acciaio. All'epoca il padrone delle ferriere si chiamava Emilio Riva. I conti li faceva ancora con il "lapis", lui che si era diplomato in ragioneria alle serali e che aveva iniziato nel dopoguerra vendendo rottami. L'Emilio con i lavoratori si scontrava, ma poi li portava in trattoria al Sassello e tornava la pace. In quel 2005 si sancì che nessuno sarebbe più uscito dalla fabbrica, se non di sua volontà. All'epoca i dipendenti erano 2.200, oggi sono 1.500 e la differenza l'hanno fatta prepensionamenti ed esodi agevolati. Di quei millecinquecento, quattrocento sono in cassa integrazione, ma la speranza era che una nuova proprietà inte-

ressata a investire su Cornigliano per aumentare la produzione desse anche a chi era fuori la possibilità di rientrare. Certo, nessuno si aspettava una passeggiata, ma all'annuncio dei 600 esuberanti Cornigliano non ha atteso un secondo per far esplodere la sua rabbia. «Più che una lettera, quella di AmInvestCo è una provocazione», spiega Ivano Rusco, segretario della Camera del Lavoro di Genova, sindacalista operaio che ha iniziato poco più che ragazzo a difendere i suoi colleghi ai bacini di carenaggio del porto. «Seicento fuori, tutti gli altri licenziati e riassunti senza scatti d'anzianità e integrativi. Si può considerare una proposta?». Ora il governo ha dato un colpo di freno, in attesa di un piano più dettagliato, che tenga conto degli accordi stabiliti a suo tempo. Davanti alla Prefettura, più d'uno ricorda di quando, chiuso l'altiforno, Emilio Riva avesse proposto la costruzione di un forno elettrico, per rifare l'acciaio senza più inquinare l'ambiente. Ma non se ne fece nulla.

Foto: L. Ucci - R. P. / A3

LE FRASI

Quattromila esuberanti e diecimila Jobs Act, sarebbe questa la risposta alle parole di Francesco?

Qui sarebbero fuori 600 persone su 1500 questa non è una proposta ma una provocazione

PARLA ENRICO ASCHERI (FILT CGIL)

«Autoproduzione nei porti, le regole siano uguali per tutti»

Messaggio a Savona: «Nessuna pratica di dumping sarà tollerata»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Solo quaranta chilometri di distanza con Savona, eppure ancora tante differenze. Che però ora la Cgil chiede di eliminare.

«Vigileremo severamente sull'autoproduzione a Genova, ma le regole devono essere uguali ovunque» dice Enrico Ascheri, il responsabile porto e marittimi della Filtr Cgil di Genova.

I marittimi a Savona sbarcano già i traghetti...

«La Cgil è stata chiara: l'autoproduzione non è tollerata in nessun porto italiano. Genova e Savona sono un unico porto ormai che deve ancora essere armonizzato. Bisogna accelerare la fusione dei due scali».

In che senso?

«Notiamo un rallentamento della fusione su questioni fondamentali come l'accorpamento degli enti, ma anche sul fronte del lavoro in banchina: non possiamo più tollerare situazioni di dumping a svantaggio di un porto. Fatta la riforma, il periodo di rodaggio sta finendo e le situazioni vanno risolte».

Intanto siete in attesa del de-



Enrico Ascheri

creto correttivo e delle misure economiche per i lavoratori dei porti.

«Confidiamo che entro fine anno passino le soluzioni che da tempo chiediamo: in quel testo si deve far riferimento all'organico porto, pur con la libertà per i terminalisti di assumere, e si deve prevedere una forma di accompagnamento alla pensione per i portuali».

Sul fronte delle compagnie a Genova siamo fermi al palo?

«C'è un'unica strada ed è l'accorpamento tra Pietro Chiocci e Culmv. Serve la volontà politica per realizzarlo».

Ad aprile i camalli voteranno per scegliere il nuovo consorzio...

«Guardi, il lavoro di Antonio Benvenuti è largamente apprezzato, non solo da noi».

A proposito di nomine: nel

board potrebbe sedere un uomo di Confindustria...

«Dopo aver accontentato "i padroni", mi sembra sia giunto il momento che anche i sindacati possano esprimere la loro voce nel comitato di gestione».

Msc sta piazzando le bandierine su quasi tutti i terminal genovesi...

«Nessuna pregiudiziale, è il mercato che decide. Ma le assicuro che vigileremo sul rispetto delle regole del lavoro».

Per Genova adesso ci sono due sfide: cominciamo dalle ferrovie.

«Il traffico continua ad aumentare, la cura del ferro sarà decisiva. Serve un retroporto che agisca con le stesse regole delle banchine. E questo vale soprattutto per il lavoro. Deve essere una continuazione del porto, in tutto e per tutto».

La seconda: l'automazione dei terminal.

«Siamo stati ad Anversa e Valencia: dobbiamo farci trovare preparati alla rivoluzione dell'automazione e studiare bene i casi dei porti europei. Dobbiamo discutere, analizzare e copiare, quando necessario, gli esempi positivi che esistono in Europa».

www.themeditelesgraph.it

© RYNDAL CUNIPRITI RISERVATI

Il Secolo XIX

Genova, convegno su lavoro in porto e automazione

GENOVA. Si terrà giovedì a Genova (Palazzo San Giorgio) un convegno dal titolo "Porti di Liguria: la rotta dell' automazione e l' evoluzione del lavoro portuale in un nuovo sistema di sviluppo". I lavori inizieranno alle 14.30 e si concluderanno alle 18. Alla tavola rotonda parteciperanno, fra gli altri, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente del porto Paolo Signorini, il dirigente del ministero dei Trasporti Ivano Russo, il professor Roberto Revelria, il console della Culmv Antonio Benvenuti, il dirigente di Msc Luigi Merlo e il presidente di Assiterminal Luca Becce. Introdurrà i lavori, dopo i saluti del sindaco Marco Bucci e del segretario regionale Uil Mario Ghini, il segretario ligure della Uil Trasporti Roberto Gulli. Conclusioni del segretario generale Claudio Tarlazzi.

Piano regolatore portuale: L'adeguamento tecnico funzionale/FOCUS

Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSP con sede a Ancona, interviene sulla Riforma portuale.

LIVORNO – L'adeguamento tecnico funzionale è la nuova figura introdotta dalla Riforma portuale, art.5 D.Lgs 169/20126, aspetto che snellisce le procedure di adozione e modifica dei Piani regolatori portuali, rendendo la Pubblica amministrazione un po' più veloce e un po' più vicino alle esigenze del mercato.

Apriamo un FOCUS ([VIDEO](#)) su questo argomento con l'intervento di **Matteo Paroli, avvocato esperto di diritto dei Trasporti e della Navigazione**, materia che ha insegnato presso la Facoltà di Economia e Commercio e la Facoltà di Giurisprudenza, Università di Pisa.

Dal 2005 al 2007 segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno, attualmente in carica come **segretario generale all'Autorità di Sistema del Mar Adriatico Centrale**.

"La previsione di Piani regolatori portuali, trasformati in Piani regolatori di Sistema portuale è stata introdotta dall'art. 5 della legge di riforma portuale, Decreto legislativo 169/2016, che ha introdotto tutta una serie di nuove figure finalizzate a modificare i piani regolatori di sistema.

La più interessante perché già esistente sotto il profilo fattuale, ma mai tipizzata in un atto normativo, è l'adeguamento tecnico funzionale.

Con questo si consente di intervenire all'Autorità di Sistema portuale per modificare le destinazioni funzionali non essenziali, quindi con modifiche non essenziali dal punto di vista funzionale o strutturale, su una parte dello scalo per renderlo più confacente a quelle che sono le dinamiche dei traffici evitando di perdere traffici potenzialmente ma soprattutto di poterne acquisire di nuovi.

L'adeguamento tecnico funzionale era già in prassi presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, oggi l'art. 5 la tipizza e le linee guida di approvazione del Piano regolatore portuale le danno tutti gli strumenti applicativi.

Dal punto di vista pratico è uno degli aspetti che maggiormente contribuisce a snellire le procedure di adozione di Piani regolatori, ma soprattutto di modifica dei Piani regolatori questo rende la Pubblica amministrazione un po' più veloce, un po' più snella e un po' più vicino alle esigenze del merca-

TRASPORTI LA DELIBERA DI INDIRIZZO DI NUNZIANTE AFFIDERÀ LO STUDIO ALL'AGENZIA AREM: IN BALLO IL DESTINO DI 90 MILIONI

Arriva in giunta il Piano della logistica riguarda anche l'Interporto di Bari

90

**MILIONI
DI EURO**

I fondi Por 2014-2020 per l'Interporto di Bari sono al momento stati defianziati dalla Regione. Se non interverrà il Consiglio di Stato, servirà un nuovo bando per cercare nuovi progetti di piattaforme intermodali

● **BARI.** La Puglia deve stabilire la *mission* delle Aree logistiche integrate, il ruolo (se esiste ancora) degli interporti, i meccanismi dell'intermodalità. Arrivando così alla definizione «tecnica» delle aree da designare come Zone franche urbane. Ecco perché il Piano delle merci e della logistica, di cui domani la giunta regionale approverà la delibera di indirizzo, rappresenta un passaggio fondamentale: non tanto per la programmazione degli investimenti - quasi interamente saturata con gli strumenti ordinari - quanto per le conseguenze sul piano operativo.

Il documento di indirizzi predisposto dall'assessore ai Trasporti, Antonio Nunziante, affida all'Arem guidata da Elio Sannicandro il compito di predisporre il documento. «È una conseguenza - spiega Sannicandro - del piano nazionale della portualità, cui ci agganciamo per approfondire il tema relativamente alla Puglia. Il Piano riguarda sicuramente i porti, ma anche la distri-

buzione delle merci attraverso il sistema ferroviario e - per volumi minori - anche attraverso quello aereo, per quantità minori e per le merci pregiate». Le Ail (Aree logistiche integrate), nate con la riforma della portualità voluta dal ministro Delrio, coincidono con le due Autorità di sistema pugliesi: quella di Bari, che

flussi, stabilire corridoi preferenziali, capire se è possibile l'integrazione ferro-nave con le rotture di carico nelle strutture logistiche.

Un tema, quest'ultimo, su cui la Puglia non brilla. L'Interporto di Bari è stato oggetto di de-finanziamento (anche se la società Irp, della famiglia Degennaro, ha presentato ricorso al Consiglio di Stato), quello di Cerignola è stato completato ma non è mai entrato in funzione, l'area retroportuale di Taranto necessita di rilancio. I fondi Por destinati alla portualità sono stati interamente impegnati, per il dragaggio dei fondali e - appunto - per l'Interporto di Bari: se la decisione del defianziamento (dovuta al mancato avvio degli investimenti nei termini concordati) verrà confermata, la Regione dovrà cercare manifestazioni di interesse per un nuovo progetto. In ballo ci sono 90 milioni di euro a valere sulla programmazione 2014-2020, e trattandosi di un'opera complessa i tempi appaiono molto stretti. (m.s.)

IL RUOLO DELLE «ZFU»

L'assetto delle merci ha un impatto diretto sulla scelta delle Zone franche urbane

ha competenza anche su Brindisi e riguarda l'Adriatico, e quella di Taranto che invece copre lo Ionio. Le Ail non si fermano allo scalo portuale ma includono anche le zone retroportuali, dunque la logistica delle merci: si tratta di analizzare i



Congestione traffico con Albania, AdSP Adriatico Meridionale: "Fase operativa per risolvere il problema"

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha riunito ieri le autorità preposte ai controlli di frontiera nel porto di Bari: Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Ufficio delle Dogane, e il console generale dell'Albania, Adrian Haskaj, al fine di condividere le scelte individuate per risolvere le criticità alla base dei ritardi nelle operazioni di imbarco e sbarco da e per il Paese delle Aquile.

L'esponenziale aumento del traffico commerciale con l'Albania con i possibili riflessi sulle attività di controllo, si legge in una nota dell'AdSP, non è l'unico fattore. Dall'incontro tecnico è emerso, infatti, che dovrebbero essere meglio regolamentati il flusso informativo relativo agli accosti e le operazioni da svolgersi durante la permanenza in porto dei traghetti.

"L'AdSP - commenta Patroni Griffi - per risolvere l'atavico problema infrastrutturale che affligge il porto ha già predisposto un progetto operativo per l'ampliamento della stazione marittima. Progetto che attraversa ora la sua fase operativa, passando dalla conferenza di servizi disposta per domani. Verranno, inoltre, attuati i provvedimenti amministrativi richiesti dai presenti per rendere la struttura funzionale ed efficace rispetto alle esigenze rappresentate."

Le autorità presenti si sono dichiarate disponibili ad anticipare di un'ora, alle ore 7.00, le operazioni di arrivo e sbarco passeggeri, chiedendo tuttavia che al fine di evitare un inutile spreco di risorse pubbliche l'Autorità emani una apposita ordinanza sulla comunicazione dei programmi delle linee traghetti e che le informazioni circa la riconfigurazione dei programmi già comunicati siano conformi alla medesima. Tale misura viene auspicata innanzitutto dal Console di Albania e considerata idonea a ridurre ogni disagio per i passeggeri in transito da e per tale paese. Disagio peraltro che lo stesso Console ritiene già essersi di molto ridotto nella stagione 2017 rispetto alla precedente 2016.

Ufficio delle Dogane, Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza hanno comunque assicurato massima celerità nei controlli anche nel varco AC3, attualmente utilizzato solo parzialmente. Il varco AC1, invece, dopo gli interventi di adeguamento tecnologico che predisporrà l'Ufficio delle Dogane, sarà totalmente funzionale ad ospitare le operazioni di controllo.

Authority del Mar Adriatico Meridionale: incontro per gestione del traffico con l'Albania



BARI – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, ha riunito questa mattina le autorità preposte ai controlli di frontiera nel porto di Bari: Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Ufficio delle Dogane, e il console generale dell'Albania, Adrian Haskaj, al fine di condividere le scelte individuate per risolvere le criticità alla base dei ritardi nelle operazioni di imbarco e sbarco da e per il Paese delle Aquile.

L'esponentiale aumento del traffico commerciale con l'Albania con i possibili riflessi sulle attività di controllo, non è l'unico fattore. Dall'incontro tecnico è emerso, infatti, che dovrebbero essere meglio regolamentati il flusso informativo relativo agli accosti e le operazioni da svolgersi durante la permanenza in porto dei traghetti.

“L'AdSP- commenta il presidente Patroni Griffi- per risolvere l'atavico problema infrastrutturale che affligge il porto ha già predisposto un progetto operativo per l'ampliamento della stazione marittima. Progetto che attraversa ora la sua fase operativa, passando dalla conferenza di servizi disposta per domani. Verranno, inoltre, attuati i provvedimenti amministrativi richiesti dai presenti per rendere la struttura funzionale ed efficace rispetto alle esigenze rappresentate.”

Le autorità presenti si sono dichiarate disponibili ad anticipare di un'ora, alle ore 7.00, le operazioni di arrivo e sbarco passeggeri, chiedendo tuttavia che al fine di evitare un inutile spreco di risorse pubbliche l'Autorità emani una apposita ordinanza sulla comunicazione dei programmi delle linee traghetti e che le informazioni circa la riconfigurazione dei programmi già comunicati siano conformi alla medesima. Tale misura viene auspicata innanzitutto dal Console di Albania e considerata idonea a ridurre ogni disagio per i passeggeri in transito da e per tale paese. Disagio peraltro che lo stesso Console ritiene già essersi di molto ridotto nella stagione 2017 rispetto alla precedente 2016.

Ufficio delle Dogane, Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza hanno comunque assicurato massima celerità nei controlli anche nel varco AC3, attualmente utilizzato solo parzialmente. Il varco AC1, invece, dopo gli interventi di adeguamento tecnologico che predisporrà l'Ufficio delle Dogane, sarà totalmente funzionale ad ospitare le operazioni di controllo.

ISTITUZIONI SCHIERATE PER LA DIFESA DELL' ACCORDO DI PROGRAMMA

Ilva, trincea Cornigliano Bucci pensa al "piano B": «Senza lavoro via le aree»

Asse con il sindaco di Taranto: «Vogliamo incontrare i manager» in caso di conferma degli esuberi si pensa al Petrolchimico

DI FRONTE al rinvio di Roma, con il piano di Am InvestCo rispedito al mittente, sul caso Ilva la politica genovese sonda tre strade. La principale è quella del richiamo all' Accordo di programma che tutela l' occupazione a Cornigliano.

La richiesta unanime, parloria ieri in Prefettura, da **Autorità portuale**, Regione, Comune e sindacati è quella di convocare tutti i firmatari dell' Accordo per spingere il governo a riconoscere gli impegni sottoscritti allora e mai disattesi pubblicamente. La seconda strada, invece, vede Genova e Taranto marciare unite, con i due sindaci che ancora ieri si sono sentiti e chiedono un incontro separato, con il management degli investitori, Am InvestCo, per convincerli delle possibilità di rilancio dell' acciaio italiano e delle potenzialità logistiche di Cornigliano, in modo da evitare licenziamenti. «L' incontro è ineludibile, per capire cosa vuol fare Ilva, con quali investimenti.

Ammesso che vogliano discutere...».

La carta delle aree Altrimenti, c' è la carta di riserva, quella delle aree oggi occupate da Ilva. Da usare come una "contropartita" per la città, se l' azienda che subentrerà alla gestione commissariale insistesse con gli esuberi e nel disattendere l' accordo del 2005. Strategia ribadita ancora ieri da Marco Bucci, a margine del vertice in Prefettura: «Ogni metro quadrato industriale a Genova deve avere una ricaduta economica e occupazionale per la città, non è possibile che ci siano delle aree vuote, se un' azienda si restringe le sue aree industriali vanno recuperate per altre attività con una buona ricaduta». E il Comune pensa proprio alle aree Ilva, ad esempio, per risolvere la "patata bollente" dei depositi petrolchimici di San Giorgio e Superba a Multedo, un' operazione che potrebbe portare al riassorbimento di alcuni degli eventuali esuberi dell' Ilva. Certo, per recuperare i 600 esuberi ventilati dal piano di Arcelor (quello considerato irricevibile dal governo) ci vorrebbero tante altre aziende pronte ad investire, ma in Regione e in Comune sono fiduciosi che le aree Ilva possano rivelarsi attrattive per l' affaccio sul mare e la vicinanza all' aeroporto.

Per ora, però, si tratta di strategie solo abbozzate, visto che

- segue

la "strada maestra" è tenere duro sull' accordo di programma e il rispetto dei livelli occupazionali, nonostante oggi ci siano 390 lavoratori in cassa integrazione sui 1500 in forza ad Ilva.

La trincea dell' accordo «Noi abbiamo un accordo che è legge dello Stato, facciamolo valere», è la posizione su cui si trovano concordi il governatore Giovanni Toti e i sindacalisti che ieri hanno partecipato al vertice della Prefettura, ma con un orecchio al telefono per sapere come andava la trattativa a Roma. Alla notizia della presa di posizione del ministro Calenda, tutti hanno tirato un sospiro di sollievo ma subito dopo è ripartito il pressing per "blindare" quella che è la situazione genovese, tutelata dal documento del 2005.

E al termine del confronto in Prefettura Toti non rinuncia a un' ennesima stoccata all' esecutivo, nonostante sia considerato positivo il rifiuto del ministro Calenda di accettare le condizioni di Arcelor Mittal: «Certo, il governo poteva anche pensarci un po' prima di far firmare una lettera ai commissari straordinari per poi revocarla dopo una giornata che certamente non fa bene a Genova né al Paese. Per quanto ci riguarda, con il sindaco Bucci e le altre istituzioni cittadine, abbiamo ribadito un punto per noi fermo: esiste un accordo di programma che traccia un percorso per il futuro di Ilva in questa città e questo accordo deve essere rispettato». Si torna quindi al totem dei sindacati, a cui la politica si accoda. C' è però un caso, che esplode in Forza Italia: in serata circola un ordine del giorno firmato da Lilli Lauro da proporre in Comune in cui si parla di impegnare la Giunta «ad attivarsi per una rinegoziazione dell' accordo di programma» vista l' imminente riduzione della forza lavoro. Un documento che fa presto il giro delle segreterie e viene poi ritirato, non senza tensioni interne alla maggioranza, in Regione e in Comune. «Io intendevo che l' accordo si potesse rivedere, per le aree, ma solo nel caso in cui gli esuberanti fossero confermati, ovviamente», spiega la consigliera di Forza Italia.

In realtà in seno alla maggioranza che governa Regione e Comune non si esclude categoricamente che il documento possa essere aggiornato, dopo dodici anni, «ma appena pochi giorni fa sulla base di quell' accordo abbiamo ottenuto i fondi per lavori di pubblica utilità, quindi nessuno l' ha disdettato ed è valido anche per il governo»,

EMANUELE ROSSI

Incidente nel porto di Taranto, muore marittimo

Taranto - L'incidente si sarebbe verificato a causa del cedimento di un'opera strutturale, assicurata da cavi in tensione, che a causa del cedimento della struttura stessa avrebbero colpito accidentalmente il marittimo, al momento sul ponte di coperta, provocandone la morte sul colpo.



Taranto - **Un grave incidente si è verificato nella serata di ieri nel porto di Taranto a bordo di un pontone che stava eseguendo i lavori di dragaggio nel porto di Taranto.** L'incidente, che ha causato la morte sul colpo di un marittimo italiano, si sarebbe verificato a causa del cedimento di un'opera strutturale, assicurata da cavi in tensione, che a causa del cedimento della struttura stessa avrebbero colpito accidentalmente il marittimo, al momento sul ponte di coperta, provocandone la morte sul colpo. Immediatamente informata la Sala Operativa della Guardia Costiera di Taranto ha disposto l'invio sul posto di una motovedetta con a bordo proprio personale tecnico e il medico del 118. Già le fasi di abbordaggio del pontone sono risultate estremamente difficoltose per il pericolo rappresentato dai cavi ancora in tensione, tant'è che solo dopo aver risolto il problema è stato possibile far salire a bordo il medico del 118.

Accertata la morte del marittimo, un italiano di 45 anni, il sostituto procuratore di Taranto informato dal Comando della Guardia Costiera di Taranto, ha disposto l'esecuzione dei primi accertamenti chiedendo anche l'intervento del medico legale, degli ispettori dello Spesal e della Polizia scientifica. Una volta liberato dai cavi in tensione, il pontone è stato rimorchiato presso la Calata 1 del porto di Taranto ed ormeggiato, venendo posto sotto sequestro penale da parte dei militari della Guardia Costiera su disposizione

- segue

dell'Autorità Giudiziaria. Già dalla tarda serata di ieri e sino a tarda notte il personale della Guardia Costiera ha acquisito spontanee dichiarazioni sull'accaduto da parte di tutti i membri dell'equipaggio del pontone, documenti che sono stati consegnati questa mattina stessa all'autorità giudiziaria inquirente. **All'inchiesta penale in corso si affiancherà l'inchiesta amministrativa che la Guardia Costiera di Taranto dovrà condurre parallelamente al fine di appurare le cause dell'incidente e le eventuali responsabilità da un punto di vista strettamente tecnico-operativo.**

"Mare sicuro": un' estate di controlli per la Guardia costiera di Milazzo

È di 1.323 controlli, 95 sanzioni amministrative e 7 informative di reato il bilancio dell' operazione Mare sicuro 2017 , effettuata dalla Guardia costiera di Milazzo dal 18 giugno al 17 settembre. I controlli si sono concentrati sulla sicurezza della navigazione in mare, sugli incidenti ambientali e sulla tutela delle risorse ittiche. "Grazie al lavoro delle pattuglie via terra e alla collaborazione di amministrazioni locali, concessionari e gestori di approdi turistici è stato possibile responsabilizzare gli operatori stessi e garantire un capillare controllo degli stabilimenti balneari e delle spiagge libere" - si legge nel comunicato della Capitaneria di porto - "In particolare durante la settimana di ferragosto sono stati effettuati controlli mirati in materia di sicurezza della navigazione , con specifico riguardo ai natanti più piccoli, che effettuano minicrociere, escursioni costiere e gite turistiche". Nel corso della trascorsa stagione balneare sono pervenute numerose segnalazioni in relazione a presunti inquinamenti dell' ambiente marino . Ciò ha portato a una intensa attività di accertamento, tramite prelievi e campionamenti di acqua, con il coinvolgimento dell' ARPA e delle amministrazioni comunali interessate, in particolar modo nei casi in cui le segnalazioni hanno riguardato versamenti in mare di reflui fognari non depurati . L' attività ispettiva è stata svolta anche a tutela delle risorse ittiche, con particolare riguardo alla repressione della pesca illegale . Di particolare rilievo è stato il sequestro di circa 3.000 metri di reti illegali, effettuata presso il porto di Milazzo. Una nota merita infine l' attività di soccorso in mare , che ha consentito di assistere 9 unità navali e di soccorrere 29 persone.

Se l'impresa coedmar riuscirà a rispettare l'impegno assunto il 2 ottobre sulla presentazione della progettazione definitiva

Porto di Tremestieri, solo due settimane all'avvio del cantiere

Otto giorni sono già trascorsi, ne restano altri 12 e tra due settimane dovrebbe essere consegnato al Comune e all'Autorità portuale dalla "Nuova Coedmar" di Chioggia il progetto definitivo. Una presentazione coincidente con l'avvio del cantiere a Tremestieri. Lo ha confermato ieri l'assessore Sergio De Cola: «Io credo che l'impresa rispetterà i tempi che ci siamo dati il 2 ottobre, il giorno della firma del contratto per la costruzione del nuovo porto».

L'appalto dall'importo di 72 milioni di euro, qualunque sia il giudizio sulla localizzazione a sud (che nel corso dei decenni ha fatto sollevare molti dubbi e perplessità manifestati da esperti e conoscitori del mare e dei fondali), è sicuramente uno dei più importanti degli ultimi decenni a Messina. Come è stato sottolineato in occasione della firma del contratto, la nuova costruzione prolungherà gli attuali approdi verso sud con un molo di sopraflutto da 320 metri lineari, un'area di stoccaggio da 34.000 metri quadri capace di contenere 745 auto, 424 camion e 67 semirimorchi. Potranno accostare 7 navi traghetto due delle quali potrebbero essere ro-ro, cioè le cosiddette autostrade del mare, come quelle che oggi sbarcano al molo

Norimberga. «La prima opera concreta che faremo - ha dichiarato nei giorni scorsi il direttore tecnico della Nuova Coedmar Orianna Boscolo - sarà il dragaggio di circa 150.000 metri cubi per evitare che l'attuale porto si blocchi». Si prevede una forza lavoro di circa 60 persone, la metà delle quali scelte in loco.

L'assessore De Cola ieri mattina ha confermato anche la volontà dell'amministrazione comunale di accelerare il più possibile le procedure per la realizzazione della nuova via Don Blasco, senza aspettare l'esito del contenzioso giudiziario che ha già avuto un responso significativo con la decisione del Tar di respingere il ricorso dell'impresa arrivata seconda. Anche su questo fronte, dunque, dovrebbe essere questione di poche settimane e poi il cantiere da 28 milioni di euro potrebbe essere inaugurato. (l.d.)

A Olbia Renato Soru ha incontrato l'assessore Careddu

«Voli indispensabili per lo sviluppo dell' Isola»

«Non parleremo di trasporti interni all' isola, ma ci concentreremo sulle proposte e soluzioni per incentivare e migliorare il trasporto da e per la Sardegna attraverso navi ed aerei». L' eurodeputato Renato Soru ha aperto così l' incontro dal titolo "Diritto alla mobilità, continuità territoriale, trasporti per il turismo. Le regole europee", organizzato ieri pomeriggio nella sala Expo di Olbia dall' associazione SardegnaEuropa. Davanti ad un pubblico d' eccezione, composto dagli assessori regionali Carlo Careddu e Barbara Argiolas, insieme al presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**, al deputato del Pd Francesco Sanna e gli amministratori delegati dell' aeroporto di Cagliari e Olbia, Soru ha voluto rimarcare il diritto alla mobilità dei sardi attraverso una giusta continuità territoriale aerea e marittima.

«La Sardegna deve garantire ai suoi cittadini quella continuità territoriale indispensabile per sviluppare le potenzialità economiche e sociali dell' isola. In questo momento ci troviamo in mezzo al guado delle reti delle autorità portuali, tutti organismi e meccanismi che necessitano di essere ancora sviluppati», ha affermato l' ex presidente della Regione introducendo **Pasqualino Monti**. «La Sardegna, così come la Sicilia, deve iniziare a ragionare bene sulla destagionalizzazione turistica e incrementare», ha spiegato **Monti**, «magari attraverso agevolazioni, l' arrivo di amatori crocieristici».

Un mercato, quello delle crociere, che sia a Olbia che a Cagliari negli ultimi anni ha avuto un' impennata notevole e sul quale sempre più gli amministratori locali vorrebbero puntare. «Olbia rappresenta un nodo importantissimo del sistema dei trasporti e del turismo della nostra isola», ha poi affermato Soru. Ed è proprio analizzando i dati dell' aeroporto di Olbia e di quelli di Cagliari che emerge quanto l' isola venga scelta sempre più come meta turistica. «È doveroso ricordare un treno da Olbia per il capoluogo di regione impiega dalle tre alle quattro ore di percorrenza. I turisti devono sì essere agevolati ad arrivare in Sardegna con navi e aerei, ma non bisogna poi trascurare tutta la rete di collegamenti interni», ha ricordato Alberto Scanu, ad dell' aeroporto di Cagliari.

Antonella Brianda

Il comparto **crocieristico** punta sulla Sicilia

PALERMO - "L'intera industria europea delle **crociere** crede nella Sicilia, nella sua bellezza e nella sua posizione strategica al centro del Mediterraneo. La collaborazione con le istituzioni è fondamentale per sfruttare queste potenzialità". Lo ha detto Roberto Martinoli, chairman Cti a Italia nel corso dell' Italian Cruise Day che si è svolto a Palermo.

"Nel 2016 - ha aggiunto - il turismo siciliano è cresciuto del 9%, ma il settore delle **crociere** è rimasto stazionario nonostante rappresenti il 10% del comparto. Secondo i dati di Risposte Turismo, nel 2018 Catania raddoppierà il traffico passeggeri, mentre Palermo dovrebbe solo riuscire a difendere la sua posizione di ottavo porto italiano. Segno che - ha concluso - tra i 11 porti **crocieristi** dell'isola ci sono andamenti allarmanti che possono essere corretti solo attraverso la collaborazione tra la nostra industria e le istituzioni".

Anche Leonardo Massa, country manager di Msc Crociere, intervenendo all' Italian Cruise Day, ha annunciato i piani della compagnia che coinvolgono Palermo. "Nel 2018, per la prima volta in Italia, sorpasseremo la soglia dei 3 milioni di passeggeri movimentati in un anno. A beneficiare di questa crescita - ha aggiunto - saranno la maggior parte dei 14 porti in cui arriveranno le navi della nostra e tra queste anche Palermo, città in cui i nostri **crocieristi** passeranno da 205 mila a ben 265 mila".

Infrastrutture. Testo trasmesso alla Ue

Via al nuovo bando per il riassetto dei moli di Livorno

Il porto di Livorno rilancia il proprio piano di riassetto e ampliamento delle banchine dopo che, in luglio, era stato revocato il bando di project financing da 504 milioni (326 dei quali a carico dei privati) per la nuova darsena della Piattaforma Europa. Nei giorni scorsi, l'Autorità di sistema portuale del Mar tirreno settentrionale, guidata da Stefano Corsini, ha trasmesso all'Ue il nuovo bando di gara per «l'affidamento dei servizi di architettura e ingegneria relativi alla progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa».

Il bando separa nettamente la parte di progettazione delle opere marittime, da quella in project, per la quale sarà lanciato un altro bando. E se il vecchio progetto di ampliamento a mare del porto aveva un valore di 860 milioni, «con il nuovo iter - ricorda Corsini - l'opera costerà 200 milioni di meno, perché abbiamo studiato una soluzione tecnicamente diversa. E contiamo di affidare la progettazione entro la fine dell'anno». Nel bando trasmesso all'Ue trovano spazio interventi come «la demolizione della diga

della Meloria e la realizzazione della nuova diga. Sono previsti, inoltre, i lavori di realizzazione della diga foranea Nord e le nuove opere a protezione dal moto ondoso della banchina operativa del futuro terminal contenitori.

Completano il quadro la progettazione del canale di accesso alla nuova area portuale, quella del relativo bacino di evoluzione e le attività di dragaggio necessarie a mettere in comunicazione le esistenti aree portuali con il nuovo bacino. La gara prevede un importo complessivo a base d'asta di 3 milioni. Il successivo bando per il project financing riguarderà, invece, la realizzazione dei piazzali del terminal, il consolidamento delle vasche di colmata a l'equipment. La Piattaforma Europa dovrebbe essere pronta, dice Corsini, «entro il 2023».

Intanto, sempre nell'ambito del riassetto del porto di Livorno, sono in fase di ultimazione le opere di ristrutturazione del pontile 12, presso la Darsena petroli. L'obiettivo è di arrivare ad avere una banchina in grado di accogliere navi da 200 metri e un pescaggio dei fondali di 12,5 metri. Il vecchio molo, costituito da pile di massi «imbasati sul fondo del mare a 4,5 metri», è stato sostituito da una nuova infrastruttura cementificata, «con una lunghezza di 370 metri lineari e in grado di garantire un pescaggio quasi tre volte superiore ai livelli precedenti». A questo punto, manca la parte dei dragaggi per portare l'intero fondale a 12,5 metri. Inoltre la ristrutturazione del pontile 12 si completa con la realizzazione della

galleria da 234 metri, sotto il livello del mare, che partirà dalla Darsena Toscana e arriverà alla Darsena petroli.

Il tunnel ospiterà le nuove tubazioni dell'Eni, permetterà di eliminare quelle vecchie e di poter allargare così il canale industriale del porto, in modo da abilitarlo al transito anche di navi di grandi dimensioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

R.d.F.

I NUMERI

+2,8% Trieste Nei primi otto mesi del 2017, il **porto** di Trieste ha movimentato complessivamente 40,3 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +2,8% sul periodo gennaio-agosto dello scorso anno. La movimentazione di contenitori è stata pari a 402.899 teu (container da 20 piedi), pari a +22,0% 17,3 milioni **Ravenna** Nei primi otto mesi del 2017, il **porto** di Ravenna ha movimentato 17,39 milioni di tonnellate di merci, mantenendosi sostanzialmente stabile (-0,6%) sul periodo gennaio-agosto dello scorso anno.