

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
12 SETTEMBRE 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa



## INDICE



### Primo Piano:

- **Riforma Portuale**  
(Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo)

### Dai Porti:

#### Trieste:

"...Porties Meeting..." (Ferpress, Corriere Marittimo)

#### Venezia:

"...project cargo..." (Ansa, Informazioni MarittimeSeareporter)

#### Livorno:

"...Nomina segreterio Generale..."(Corriere Marittimo)

"...Cambio della guardi ainn Capitaneria..."(Corriere Marittimo)

"...Disagi in porto, post alluvione..."(Il Telegrafo, Corriere Marittimo)

#### Brindisi:

"...Fiera Levante..." (Informazioni Marittime, Brindisitime)

"...Intervista al presidente..."(Newspam, Manfredonianews)

"...Un Serbatoi per l'olio esauasto..."(Civonline)

#### Gioia Tauro:

"...avvio indennità licenziati..."(gazzettadelsud.it)

#### Messina:

"...Nuovo prg del porto..."(Gazzetta del Sud, Ilcittadinodimessina.)

#### Catania:

"...Nuova sede alis..."(L'Informatore Navale, La Sicilia)

### Notizie da altri porti italiani ed esteri

### Altre notizie di Shipping e Logistica

### InforMARE

Messaggero Marittimo

I Quaderni-La Gazzetta Marittima-Agosto

## Riforma: Nuova classificazione dei porti

**ROMA-** Nuova classificazione dei porti e adeguamento delle funzioni del presidente delle Autorità di Sistema portuale. Lo si legge nelle misure integrative e correttive al decreto legislativo 169 del 2016 che aveva sancito la nascita delle 15 Autorità portuali con nuovi compiti e funzioni. Le misure, nel rispetto dei principi e criteri direttivi della delega relativamente alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, fanno riferimento in particolare alla governance e alla semplificazione.

Le direttive contenute nello schema di decreto approvato in esame preliminare dal Consiglio dei Ministri, su proposta del ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione e di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze e ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

**Ecco i punti di maggiore interesse:**

### **Nuova classificazione dei porti**

Si prevede una **riqualificazione dei porti** introducendo, rispetto all'attuale, un criterio più snello e semplificato. Vengono, pertanto, previste tre sole categorie:

- Porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- Porti commerciali di rilevanza internazionale o nazionali costituenti nodi delle grandi reti dei trasporti e della navigazione;
- Porti di rilevanza interregionale e regionale nei quali le Regioni esercitano funzioni gestorie.

### **Adeguamento delle funzioni del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale in materia di governance del lavoro portuale.**

Allo stesso sono prevalentemente trasferite le funzioni che prima erano svolte dall'Ente gestore. In particolare:

il Presidente adotta il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati da dette imprese;

A queste si affiancano le funzioni che il Presidente può adottare circa le misure di politiche attive del lavoro indirizzate a migliorare i fattori di criticità del mercato del lavoro tramite dei piani. Tali piani hanno per oggetto:

la formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato; eventuali misure di sostegno al reddito volto ad accompagnare, per un periodo massimo di cinque anni, i lavoratori interessati ai trattamenti previdenziali di legge; la ricollocazione del personale inidoneo a ciascuna delle mansioni previste e richieste nell'ambito della fornitura del lavoro portuale.

Estensione del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 ai membri del Comitato di gestione dell'AdSP

# Informazioni Marittime

## Porti, più poteri al presidente sulle imprese portuali



Da oggi il presidente dell'Autorità di sistema portuale avrà più controllo sulle attività delle imprese articoli 16, 17 e 18, organizzando gli organici in base a ricollocazioni, formazione, reddito e previdenza. Inoltre, i porti sono ora riclassificati come militari, commerciali-internazionali e regionali. Scali più autonomi, in linea con il rapporto Stato-Regioni, funzionanti sulla base dei Piani regolatori portuali piuttosto che su norme predeterminate. Sono le novità contenute nelle disposizioni integrative **varate nei giorni scorsi** dal Consiglio dei ministri, che vanno ad aggiungere un nuovo tassello alla riforma dei porti varata un anno fa (ad agosto 2016 e diventata legge un mese dopo, d.lgs. 169/2016).

**Gli elementi principali de decreto sono due: una nuova classificazione dei porti e un ridisegno dei poteri del presidente dell'Autorità di sistema portuale. Per quanto riguarda quest'ultimo, da oggi esso adotta il piano dell'organico dei lavoratori articoli 16, 17 e 18 sulla base dei piani adottati dalle imprese. Tali piani contengono la formazione professionale, il sostegno al reddito per un periodo massimo di cinque anni, i trattamenti previdenziali e la ricollocazione. Si tratta delle funzioni integrate nell'istituto dell'Agenzia portuale, presente a Livorno e Trieste da anni e recentemente costituita a Gioia Tauro e Taranto. Il CdM **spiega che** al presidente vengono «trasferite le funzioni che prima erano svolte dall'Ente gestore». Inoltre, al Comitato di gestione vengono estesi «le disposizioni vigenti in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico».**

Per quanto riguarda la classificazione portuale, il CdM rende noto che si viene a creare «una netta distinzione tra porti nazionali e porti regionali, con la conseguente ripartizione degli oneri relativi alle spese infrastrutturali». Tre le categorie:

- Categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- Categoria II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza internazionale e nazionale, rientranti nelle Autorità di Sistema portuale (AdSP);
- Categoria III, porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza interregionale e regionale.

# Incompatibili, nei comitati, i membri con incarichi pubblici Integrato e corretto il decreto relativo alla riforma dei porti

ROMA - Il Consiglio dei ministri, su proposta del ministro per la Pubblica amministrazione Marianna Madia e di concerto con il ministro dell'Economia Pier Carlo Padoa-Schioppa ed il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, venerdì 8 Settembre ha approvato in esame preliminare lo schema del decreto recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 Agosto 2016, n. 169.

Lo schema di decreto detta misure integrative e correttive al decreto legislativo 169/2016 ad un anno dalla sua entrata in vigore nel rispetto dei principi e criteri direttivi della delega relativamente alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, con particolare riferimento alla go-

(continua a pagina 2)



Movimentazione di contenitori nel porto di Genova

## Integrato e corretto

vernance e alla semplificazione. Dalla lettura del testo si individuano tre punti di maggiore interesse.

Il primo riguarda una nuova classificazione dei porti.

Si prevede una riqualificazione dei porti introducendo, rispetto all'attuale, un criterio più snello e semplificato. Vengono, pertanto, previste tre sole categorie: porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

porti commerciali di rilevanza internazionale o nazionali costituenti nodi delle grandi reti dei trasporti e della navigazione; porti di rilevanza interregionale e regionale nei quali le Regioni esercitano funzioni gestorie.

Il secondo punto è relativo all'adeguamento delle funzioni del presidente dell'Autorità di Sistema portuale in materia di governance del lavoro portuale.

Allo stesso sono prevalentemente trasferite le funzioni che prima erano svolte dall'Ente gestore. In particolare, il presidente adotta il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati da dette imprese; a queste si affiancano le funzioni che il presidente può adottare circa le misure di politiche attive del lavoro indirizzate a mi-

gliorare i fattori di criticità del mercato del lavoro tramite dei piani. Tali piani hanno per oggetto:

1) la formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato;

2) eventuali misure di sostegno al reddito volto ad accompagnare, per un periodo massimo di cinque anni, i lavoratori interessati ai trattamenti previdenziali di legge;

3) la ricollocazione del personale inidoneo a ciascuna delle mansioni previste e richieste nell'ambito della fornitura del lavoro portuale.

Il terzo punto, infine, che riguarda più da vicino la situazione in cui si trova l'Autorità che governa i porti di Livorno e Piombino, prevede l'estensione del decreto legislativo 8 Aprile 2013, n. 39 ai membri del Comitato di gestione dell'AdSp.

E' previsto che ai membri del Comitato di gestione si applichino le disposizioni vigenti in materia di incompatibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico. Si prevede, inoltre, che il Comitato di gestione sia comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti.

## Al via il 13 settembre Trieste Portis Meeting, una tre giorni dedicata alla mobilità sostenibile

(FERPRESS) – Trieste, 11 SET – Dal 13 al 15 settembre si terrà il “Trieste Portis Meeting”, iniziativa nell’ambito del progetto europeo “Civitas Portis” per sperimentare soluzioni innovative di mobilità urbana sostenibile e creare living labs in cui aumentare la coesione funzionale e sociale tra centri urbani e porti, spingendo la crescita economica e migliorando l’attrattività degli ambienti urbani.

Il progetto vede coinvolte cinque città portuali europee: Trieste, Anversa (Belgio), Aberdeen (Regno Unito), Costanza (Romania) e Klaipeda (Lituania) ed è finanziato dall’Unione Europea con 16,4 milioni di euro di cui 2,8 al Comune di Trieste, nell’ambito del Programma Quadro Europeo per la Ricerca e l’Innovazione Horizon 2020. Il Comune è coordinatore locale, assieme all’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Area Science Park, Università e Trieste Trasporti.

L’iniziativa è stata presentata oggi dall’assessore comunale al Territorio, Luisa Polli. Per quanto riguarda la città, si punta a integrare dal punto di vista della mobilità il porto e la città, con un focus sul Porto Vecchio. Si lavorerà al miglioramento dell’accessibilità della zona costiera che collega il Porto Vecchio e il Porto Nuovo e a supportare lo sviluppo del mercato crocieristico con opzioni di mobilità urbana sostenibile per i turisti.

La tre giorni prevede una serie di incontri tecnici a porte chiuse nelle giornate del 13 e 14 settembre, mentre il 15 settembre è in calendario una giornata aperta alle scuole e al pubblico, con eventi che avranno luogo nella Centrale Idrodinamica in Porto Vecchio.

## Trieste Portis Meeting: Porti e centri urbani in connessione

**TRIESTE** - "*Trieste Portis Meeting*" è l'iniziativa che si terrà a Trieste dal 13 al 15 settembre, per sperimentare soluzioni innovative di mobilità urbana sostenibile e creare living labs in cui aumentare la coesione funzionale e sociale tra centri urbani e porti, spingendo la crescita economica e migliorando l'attrattiva degli ambienti urbani iniziativa nell'ambito del progetto europeo "Civitas Portis".

Il progetto coinvolge le seguenti città portuali europee: **Trieste, Anversa (Belgio), Aberdeen (Regno Unito), Costanza (Romania) e Klaipeda (Lituania)** ed è finanziato dall'Unione Europea con 16,4 milioni di euro di cui 2,8 al Comune di Trieste, nell'ambito del Programma Quadro Europeo per la Ricerca e l'Innovazione Horizon 2020. Il Comune è coordinatore locale, assieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Area Science Park, Università e Trieste Trasporti.

Per quanto riguarda la città, si punta a integrare dal punto di vista della mobilità il porto e la città, con un focus sul Porto Vecchio. Si lavorerà al miglioramento dell'accessibilità della zona costiera che collega il Porto Vecchio e il Porto Nuovo e a supportare lo sviluppo del mercato crocieristico con opzioni di mobilità urbana sostenibile per i turisti. L'iniziativa che durerà tre giorni prevede incontri tecnici non aperti al pubblico del 13 e 14 settembre, mentre il 15 settembre è in calendario una giornata aperta alle scuole e al pubblico, con eventi che avranno luogo nella Centrale Idrodinamica in Porto Vecchio

## Porti: project cargo via fiume da Rovigo a Venezia

Terzo lotto di spedizione di un'operazione senza precedenti



(ANSA) - VENEZIA, 11 SET - E' salpata dalle banchine del terminal Transped la nave Heavy Lift Panthera J: a bordo anche i 4 exchanger del peso di 130 tonnellate ciascuno, imbarcati direttamente dalla banchina dell'Interporto di Rovigo e giunti a Venezia su chiatte lungo il Canal Bianco. Si tratta del terzo lotto di spedizione di un'operazione senza precedenti, iniziata già nel luglio scorso, che valorizza il collegamento fluviale tra interporto di Rovigo e scalo fluviale a favore del traffico dei project cargo (colli eccezionali). Il Porto di Venezia ad oggi è infatti l'unico in Italia a poter contare sulla modalità fluviale con chiatte di classe V e il servizio di trasferimento su chiatte fluviale dei colli eccezionali da Rovigo a Venezia eseguito da Fagioli Spa e da Tecnoservice, entrambi vettori operanti il servizio fluviale che collega già regolarmente Venezia a Mantova. "Un'esclusiva, quella della modalità fluviale, che si è dimostrata fondamentale nel caso dei 4 mega exchanger, le cui caratteristiche dimensionali hanno fortemente determinato la scelta di impiegare la modalità fluviale per il loro trasporto da Rovigo a Venezia, permettendo di trasportare i colli eccezionali in totale stabilità e sicurezza" come spiega Paolo Zangrando di CTS Trasporti, operante a Venezia da anni 25 anni e fra le più avanzate nel settore dei servizi trasporto eccezionale, sollevamento e movimentazione industriale, che ha eseguito i trasporti e seguito le fasi di imbarco all'Interporto di Rovigo fino al trasbordo da Chiatte a nave oceanica a Marghera dei mega carichi per conto di Altius S.A, spedizioniere ed armatore spagnolo General Contractor dell'operazione, rappresentato in Italia da Alessandro Tomada. "Questo è un esempio concreto di un sistema portuale e logistico che opera su scala regionale, una sinergia tra porto e Interporto che vogliamo continuare a valorizzare e che dimostra una piena ed efficace integrazione nella messa in opera di un servizio a sostegno di una filiera importantissima per il Porto di Venezia, che si estende anche oltre i confini regionali raggiungendo i mercati lombardi, quella dei colli eccezionali appunto" ha affermato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino. La Panthera J si dirige ora a Shuaiba in Kuwait, una tra le oltre 50 destinazioni mondiali dei carichi eccezionali in partenza dal Porto di Venezia.

# Informazioni Marittime

## Project cargo fluviale tra Rovigo e Venezia



È salpata dalle banchine del terminal Transped la nave heavy lift *Panthera J*: a bordo anche i 4 *exchanger* (scambiatori di calore) del peso di 130 tonnellate ciascuno, imbarcati direttamente dalla banchina dell'Interporto di Rovigo e giunti a Venezia su chiatta lungo il Canal Bianco, per un percorso di circa 80 chilometri. Si tratta del terzo lotto di spedizione di un'operazione senza precedenti iniziata già nel luglio scorso che valorizza il collegamento fluviale tra interporto di Rovigo e scalo fluviale a favore del traffico dei project cargo (colli eccezionali).

Il porto di Venezia è l'unico in Italia a poter contare sulla modalità fluviale con chiatte di classe V e il servizio di trasferimento su chiatta fluviale dei colli eccezionali da Rovigo a Venezia, eseguito da Fagioli Spa e da Tecnoservice, entrambi vettori operanti il servizio fluviale che collega già regolarmente Venezia a Mantova. Una modalità di trasporto «fondamentale nel caso dei 4 mega exchanger, le cui caratteristiche dimensionali hanno fortemente determinato la scelta della modalità fluviale», spiega Paolo Zangrando di CTS Trasporti, operante a Venezia da 25 anni, che ha eseguito i trasporti e seguito le fasi di imbarco all'Interporto di Rovigo fino al trasbordo da Chiatta a nave oceanica a Marghera dei mega carichi per conto di Altius S.A - spedizioniere ed armatore spagnolo General Contractor dell'operazione, rappresentato in Italia da Alessandro Tomada. «Questo è un esempio concreto di un sistema portuale e logistico che opera su scala regionale, una sinergia tra porto e Interporto che vogliamo continuare a valorizzare, a sostegno di una filiera importantissima per il porto di Venezia, che si estende anche oltre i confini regionali raggiungendo i mercati lombardi, quella dei colli eccezionali appunto», afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino. Proprio pochi giorni fa il tema della logistica e delle vie d'acqua a servizio dell'intero sistema portuale regionale era stata infatti affrontata in authority da Musolino e dal deputato Diego Crivellari, componente della Commissione Trasporti della Camera, che hanno condiviso l'avvio di un sistema retroportuale. La *Panthera J* si dirige ora a Shuaiba in Kuwait, una tra le oltre 50 destinazioni mondiali dei carichi eccezionali in partenza da Venezia.

## PROJECT CARGO VIA FIUME DA ROVIGO A VENEZIA E FINO IN KUWAIT

*Sinergie a supporto di una filiera che mostra grandi potenzialità di crescita e fa di Venezia il porto privilegiato per i colli eccezionali*

**Venezia, 11 settembre 2017** – E' salpata dalle banchine del terminal Transped la nave Heavy Lift PANTHERA J: a bordo anche i 4 exchanger del peso di 130 tonnellate ciascuno, imbarcati direttamente dalla banchina dell'Interporto di Rovigo e giunti a Venezia su chiatta lungo il Canal Bianco.

Si tratta del terzo lotto di spedizione di un'operazione senza precedenti iniziata già nel luglio scorso – che valorizza il collegamento fluviale tra interporto di Rovigo e scalo fluviale a favore del traffico dei project cargo (colli eccezionali).

Il Porto di Venezia ad oggi è infatti l'unico in Italia a poter contare sulla modalità fluviale con chiatte di classe V e il servizio di trasferimento su chiatta fluviale dei colli eccezionali da Rovigo a Venezia eseguito da Fagioli Spa e da Tecnoservice, entrambi vettori operanti il servizio fluviale che collega già regolarmente Venezia a Mantova.

*“Un'esclusiva, quella della modalità fluviale, che si è dimostrata fondamentale nel caso dei 4 mega exchanger, le cui caratteristiche dimensionali hanno fortemente determinato la scelta di impiegare la modalità fluviale per il loro trasporto da Rovigo a Venezia, permettendo di trasportare i colli eccezionali in totale stabilità e sicurezza”* come spiega **Paolo Zangrando di CTS Trasporti**, operante a Venezia da anni 25 e fra le più avanzate nel settore dei servizi trasporto eccezionale, sollevamento e movimentazione industriale, che ha eseguito i trasporti e seguito le fasi di imbarco all'Interporto di Rovigo fino al trasbordo da Chiatta a nave oceanica a Marghera dei mega carichi per conto di **Altius S.A** – spedizioniere ed armatore spagnolo General Contractor dell'operazione, rappresentato in Italia da Alessandro Tomada.

*“Questo è un esempio concreto di un sistema portuale e logistico che opera su scala regionale, una sinergia tra porto e Interporto che vogliamo continuare a valorizzare e che dimostra una piena ed efficace integrazione nella messa in opera di un servizio a sostegno di una filiera importantissima per il Porto di Venezia, che si estende anche oltre i confini regionali raggiungendo i mercati lombardi, quella dei colli eccezionali appunto”* ha affermato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Pino Musolino**.

Proprio pochi giorni fa il tema della logistica e delle vie d'acqua a servizio dell'intero sistema portuale regionale era stata infatti affrontata in Authority dal Presidente Pino Musolino e dall'Onorevole Diego Crivellari, che hanno condiviso l'avvio di un sistema che metta a valore il Porto di Venezia e i suoi reporti, tra i quali proprio l'Interporto di Rovigo, a servizio dell'intera economia regionale.

**La Panthera J si dirige ora a Shuaiba in Kuwait, una tra le oltre 50 destinazioni mondiali dei carichi eccezionali in partenza dal Porto di Venezia**, scalo riconosciuto a livello nazionale ed europeo per il know how e le expertise consolidate di terminalisti, di trasportatori, di agenti e di spedizionieri specializzati nel project cargo e per le infrastrutture dedicate, con banchine che possono raggiungere le 7 tonnellate di portata per metro quadro, che può essere agevolmente aumentata secondo le necessità con piastre e strutture per la ripartizione dei carichi.

## Livorno: Segretario generale, oggi la nomina?

**LIVORNO-** In una città in lutto e ancora scossa per l'alluvione avvenuta nella notte fra sabato e domenica, oggi è prevista la seconda sessione del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema di Livorno e Piombino.

La scorsa settimana c'era stata la prima riunione del Comitato che si era conclusa con l'accordo sulla redazione del regolamento, senza tuttavia pervenire alla nomina del segretario generale.

Quella di oggi si preannuncia una riunione infuocata, per la possibilità che si verifichi un braccio di ferro tra il presidente dell'Autorità, Stefano Corsini, e il Sindaco di Livorno.

Infatti, secondo fonti ben informate, il presidente vedrebbe Massimo Provinciali nella carica numero due di palazzo Rosciano. Non è tuttavia un mistero che il sindaco, Filippo Nogarini, non condivida l'opinione di Corsini.

Chi saranno i candidati proposti dai componenti del Comitato?

Di Marco: "Livorno è in un'impasse, stiamo perdendo tempo"

**Parla l'Ammiraglio Vincenzo Di Marco per 2 anni a capo dell'Autorità marittima della Toscana: "Da Livorno me ne vado con il rammarico di non vedere concluso un percorso. Abbiamo dato tanto, facendo in modo che il porto marciasse, talvolta sostituendoci anche ad altri".**

di Lucia Nappi

**LIVORNO** – "Due anni fa si parlava di Piano regolatore, era stato approvato e adottato, si diceva che la sfida sarebbe stata costruire la Piattaforma Europa: attirare investitori e traffici. Ma noi dobbiamo ancora arrivarci a questo e due anni sono passati". Parla con un tono di rammarico il **Contrammiraglio Vincenzo di Marco** che è stato a capo della **Capitaneria del porto di Livorno** e alla guida della **direzione marittima della Toscana dal settembre 2015 fino a venerdì scorso** quando ha ceduto l'incarico al parigrado **Giuseppe Tarzia**.

La sua nuova destinazione è al **Comando generale di Roma**, a capo del **IV reparto**, alla gestione dei mezzi aeronavali della **Guardia costiera**. **Uno dei cinque ruoli più importanti del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera in tutta Italia**.

"L'attenzione di tutti si è concentrata su i due bandi: **Piattaforma Europa e Porto di Livorno 2000**", continua l'Ammiraglio parlando del porto di Livorno e del suo lavoro dal settembre 2015, "nel frattempo dobbiamo mantenere i traffici attuali o addirittura aumentarli, garantendo agli investitori che sono anche gli armatori, le migliorie per trattenerli fino a quando ci sarà la piattaforma Europa. Questo riguarda i container, i ro-ro, e i cargo in generale. Per i passeggeri è un altro discorso".

**Ammiraglio, che tipo di migliorie?**

"Piccoli escavi, piccola pulizia dei fondali, il piccolo arredo portuale, le rifiniture delle banchine, la localizzazione di determinate concessioni per non creare nocumento e intralcio ai traffici. Questo permette di far crescere e mantenere il traffico".

"Il concetto della **sicurezza produttiva**, quale valore aggiunto che non è un limite, questa è la safety. Il comandante di una nave che arriva e vede la banchina dotata di giusti parabordi, della rifilatura, il giusto spazio per lanciare i cavi, le bitte di un certo tipo, è felice di andare in un porto così.

Bisogna correre dietro progetti importanti, ma bisogna correre molto di più per i progetti minori che sembrano banali, ma che nel loro insieme costituiscono il porto. Poi gli accordi tra terminalisti sono altri aspetti che il mercato regola e su cui la gestione di un porto commerciale può avere influenza."

**Questo è stato fatto?**

"Se questo se è avvenuto non so dirlo. **L'Autorità marittima in questi due anni ha fatto in modo che il porto di Livorno crescesse e avesse un ruolo importante nel panorama del Tirreno**. Se a Livorno non fosse stato così non avremmo avuto così tante navi. Nel 2016 abbiamo fatto entrare in porto 7 mila navi, con 14 mila movimenti, credo che il numero sia superiore a quello delle navi che ha interessato il porto di Genova. Se parliamo di volumi di traffici, chiaramente Genova ha numeri superiori a Livorno."

**Quali altri elementi devono essere portati a compimento?**

"A Livorno per tantissimi anni è stato trascurato il ferro, a vantaggio della gomma. L'interesse su Livorno è di più armatori, compagnie di container e di merci, i molti motivi di interesse sono molti tra cui la nostra centralità nel Tirreno. E' necessario coinvolgere gli armatori. La figura dell'armatore è cambiata, al contempo è terminalista e agente marittimo. Le alleanze tra le grandi compagnie internazionali possono cambiare, perché sono soggette al mutare degli interessi commerciali del prodotto. A Livorno ne sono prova le dinamiche che hanno interessato il **Terminal Darsena Toscana** e il **Terminal Lorenzini**. Basta che si sposti l'interesse della merce da altre parti e un porto finisce. Indipendentemente se un porto ha Piattaforme, perché se l'armatore non ha certezza dell'investimento se ne va."

## L'APOCALISSE



**YARI DE FILICAIA**  
SPERO CHE IL COMITATO  
PORTUALE CONVOCATO PER OGGI  
SIA RINVIATO, PER RISPETTO

### Disagi in porto, navi rinviando la partenza

LA TEMPESTA d'acqua e vento di sabato notte ha colpito anche il porto, provocando alcuni black-out e disagi alle operazioni, ma senza danni alle persone. Le raffiche di vento, che nella tarda nottata hanno superato i 55 nodi, hanno spostato qualche contenitore vuoto e colpito le torri-faro di banchina. Che si sono spente quando è subentrato un black-out generale dell'illuminazione, protrattosi poi a più riprese. Anche i telefoni della rete fissa sono andati in crisi e per buona parte della notte sia la Capitaneria che la polizia portuale e la torre dell'Avvisatore marittimo hanno dovuto operare con i cellulari d'emergenza. Per l'Avvisatore il ripristino del normale collegamento telefonico si è avuto solo ieri pomeriggio.

QUALCHE preoccupazione emana per una eventuale apertura delle porte vinciane, che avrebbe scaricato in Darsena Toscana tonnellate di fango e detriti. Ma il pericolo è stato scongiurato e la piena è defluita in mare attraverso la foce. Non è andata altrettanto be-



**INTERVENTI** Squadre di soccorso in azione per alcune imbarcazioni rovesciate e affondate

ne con il torrente Ugione, che ha un ramo terminale che sbocca nell'omonima darsenetta del porto industriale. Il torrente è esondato, scaricando fango e detriti nella darsena e da qui lungo il canale fino all'avamposto. All'alba di domenica le acque del porto erano gialle di fango, tanto che una petroliera, la 'Venus', temendo di intasare i filtri di raffreddamento dell'impianto motore, ha rinviato

di una giornata la partenza; e quando ha deciso di salpare, si è fatta rimorchiare dai mezzi dell'impresa Neri fino al largo, accendendo il motore solo al traverso della Meloria. Anche ieri, per il fango scaricato dai vari torrenti, il mare appariva fangoso fino all'orizzonte.

**ALTRO PROBLEMA** per la navigazione è stato quello dei detriti

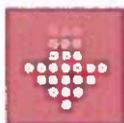
portati dalla piena: tronchi d'albero, cespugli, tavole divelte nell'entroterra, grossi contenitori di plastica. Si era temuto anche l'inquinamento da olio minerale perché la pioggia ha allagato i cisterni, ma il sistema di sicurezza ha retto.

I **MEZZI** nautici della Guardia Costiera e dei Vigili del fuoco han-

**TORMENTA**  
Raffiche di vento  
fino a 55 nodi  
Colpite le torri-faro

no pattugliato il porto e l'avamposto per controllare e rimuovere gli ostacoli maggiori. Nei moletti e lungo i Fossi sono affondate alcune piccole barche, ma in generale i danni sono stati limitati. Anche il movimento delle navi da crociera non ha subito ritardi, perché il clou della tempesta ha colto già al largo le più grandi, allertate dagli avvisi di burrasca del Meteor-

A.F.



Focus

#### Telefoni in tilt

La rete telefonica è andata in tilt per buona parte della notte di sabato e sia la Capitaneria che la polizia portuale e la torre dell'Avvisatore marittimo hanno dovuto operare con i cellulari d'emergenza. Per l'Avvisatore il ripristino del normale collegamento telefonico si è avuto solo nel pomeriggio di lunedì

#### Area industriale

Il torrente Ugione ha un ramo terminale che sbocca nell'omonima darsenetta del porto industriale. Il torrente è esondato, scaricando fango e detriti nella darsena e da qui lungo il canale fino all'avamposto creando enormi disagi nell'area interessata

## Proseguono in mare le ricerche dei due dispersi a Livorno

**LIVORNO-** Anche nella giornata odierna, per la parte marittima, dirette dalla Guardia costiera di Livorno in stretto contatto con la Prefettura, proseguono le ricerche delle persone attualmente disperse a seguito del nubifragio abbattutosi sulla città nella notte tra sabato e domenica.

L'assetto operativo dei mezzi impiegati è stato rafforzato. **All'elicottero della base di Sarzana e alle due motovedette della Guardia costiera labronica** che già nella giornata di ieri hanno eseguito l'attività, si sono aggiunti sotto il coordinamento della sala operativa della Capitaneria di porto, un mezzo nautico della Guardia di Finanza e uno dei Vigili del fuoco. L'area da perlustrare assegnata ai mezzi è stata estesa fino alla zona davanti Tirrenia secondo la valutazione delle correnti presenti in zona. L'attività nel pomeriggio sarà integrata dall'intervento in zona di due squadre di sommozzatori, uno della Guardia costiera proveniente dalla Capitaneria di porto di Genova

# Informazioni Marittime

---

Alla Fiera del Levante un convegno su portualità,



*"Portualità, bonifiche, ambiente e infrastrutture al servizio dello sviluppo"*. E' il titolo del convegno che si terrà giovedì 14 settembre (ore 10) a Bari nella sala n. 1 del Centro Congressi della Fiera del Levante. L'iniziativa, organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, in collaborazione con Ferrara Fiere Congressi, Fiera Del Levante, Remtech, Coast, Bologna Fiere, intende costituire un significativo momento di confronto su tematiche di strettissima attualità, nel corso del quale esperti e operatori del settore si consulteranno sulle tecnologie più avanzate per gestire e tutelare l'ambiente, la costa e il mare.

# INIZIATIVA IN FIERA A CURA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUA- LE



Giovedì 14 settembre alle ore 10.00 nella sala n. 1 del Centro Congressi della Fiera del Levante si terrà una conferenza dal titolo: "Portualità, bonifiche, ambiente e infrastrutture al servizio dello sviluppo".

L'iniziativa, organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, in collaborazione con Ferrara Fiere Congressi, Fiera Del Levante, Remtech, Coast, Bologna Fiere, intende costituire un significativo momento di confronto su tematiche di strettissima attualità; nel corso del quale esperti di caratura nazionale si consulteranno sulle tecnologie più avanzate per gestire e tutelare l'ambiente, la costa e il mare.

"I tempi sono cambiati- commenta il presidente dell'ADSP, professor Ugo Patroni Griffi- se alcuni decenni fa l'obiettivo prioritario era raggiungere lo sviluppo economico a qualunque costo, anche a quello di depauperare e degradare irreversibilmente le risorse ambientali, oggi la mission principale è quella di assicurare la sostenibilità ambientale. Ciò significa soprattutto che il dicotomia tra salvaguardia ambientale e sviluppo economico è stato ormai definitivamente superato e che anzi i due obiettivi sono intimamente correlati."

"Specificatamente, nel settore della blue economy- conclude il presidente- il monitoraggio ambientale, i dragaggi, la gestione dei sedimenti, le attività portuali e la protezione delle coste rappresentano sfide ormai improcrastinabili che impongono un'azione decisa e mirata da parte di tutti gli attori protagonisti."

In allegato il programma dell'incontro al quale, oltre agli stakeholders, sono invitati gli Organi di stampa e la cittadinanza.

Bari, 11 settembre 2017

# Newspam

---

Patroni Griffi a tutto campo: "Per il 2019 atteso record di crocieristi. Presto incontro con la Marina per lo sviluppo del diportismo sul Lungomare"



BRINDISI – Il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, in pochi mesi di attività è riuscito a proporre una mole di idee probabilmente superiore a quella fatta registrare nel corso dell’intero mandato di ognuno dei suoi predecessori. Certo, un conto sono le idee, altro conto è la loro attuazione, ma l’entusiasmo dimostrato dal Professore barese (che pare addirittura crescere con il passare dei mesi) lascia davvero ben sperare per il futuro del porto di Brindisi. Di seguito l’intervista gentilmente concessaci dal Presidente.

## **Com’è andata la tre giorni di Amburgo dedicata all’industria crocieristica?**

“E’ andata molto bene, i porti erano tutti presenti sotto l’egida di Assoport. Ci stiamo già attrezzando per l’evento di Miami (che si terrà nel marzo prossimo, ndr) con brochure più articolate, perché quello è un appuntamento ancora più importante: faremo un incontro anche con Puglia Promozione così da definire e proporre un’offerta commerciale dettagliata del nostro territorio.

Per il 2018 stiamo raccogliendo le conferme delle compagnie, mentre la stagione crocieristica 2019-2020 si preannuncia davvero interessante, dato che si raggiungeranno numeri probabilmente mai realizzati dal porto di Brindisi. Contestualmente all’attività di marketing, però, dobbiamo assolutamente implementare l’offerta nel campo dei servizi. Ciò, anche alla luce del fatto che stiamo lavorando per attrarre un maggior numero di crociere extralusso, che costituiscono un mercato parallelo rispetto a quello delle grandi compagnie ma che, se possibile, si presenta ancora più interessante. Tali imbarcazioni, infatti, oltre a creare minori disagi a livello logistico, ormeggiano per più tempo in città ed ospitano crocieristi con grandi disponibilità economiche.

Aggiungo che il Porto di Brindisi può fortunatamente contare su di un servizio di pilotaggio eccellente e su di un Comandante della Capitaneria di Porto molto collaborativo, il che ci permette di affrontare efficacemente i tanti ostacoli che si pongono davanti”.

## **Quando potremo avere novità sugli accordi raggiunti con le compagnie crocieristiche?**

“Adesso si stanno consolidando le richieste: penso che non appena terminerà la stagione crocieristica potremo fornire ulteriori dettagli in merito”.

## **Nella sua ultima venuta a Brindisi ha annunciato di aver dato mandato ai suoi tecnici di elaborare i dati su quanti crocieristi scendono a Brindisi e di comparare il dato con quanto accade negli altri scali. Cosa è emerso?**

“E’ uno studio complesso che richiede ancora del tempo. Ritengo tuttavia che i numeri sui passeggeri che scendono in città siano positivi: i crocieristi, infatti, gradiscono la possibilità di poter entrare con la nave nel cuore della città; i feedback sono positivi. Proprio la conformazione del porto mi permette di promuovere Brindisi come unico fiordo d’Italia. Quando faccio vedere le foto del porto di Brindisi i miei colleghi stranieri mi chiedono: ‘Dov’è, in Norvegia?’”.

## - segue

---

**Il decreto correttivo della riforma sulla governance delle Autorità Portuali porta in dote una riclassificazione dei porti. A tal proposito, il Seno di Ponente è classificato come "porto militare" e questo, a detta del Presidente di OPS, Teo Titi, frena lo sviluppo del traffico diportistico sul Lungomare: cosa si può fare a riguardo?**

"Quando ho incontrato l'Ammiraglio Serra per la definizione dell'accordo sull'area ex Pol gli ho posto il problema dei vincoli sul Lungomare, e ad onor del vero l'Ammiraglio mi è parso disponibile al dialogo. A breve faremo un incontro incentrato proprio su questo ed in quella sede cercherò di far alleggerire i vincoli che insistono su quello specchio d'acqua; vincoli legati perlopiù alle manovre di evoluzione delle navi militari. Comunque, invito Teo Titi a farmi pervenire gli studi di cui dispone così da portarli all'incontro. D'altronde la Marina Militare ha già mostrato apertura concedendoci la possibilità di chiudere finalmente il circuito unico doganale".

**Ed a proposito dell'area ex Pol, come pensa di valorizzazione quella zona?**

"Trattandosi di 5 ettari incastonati in una zona bellissima, penso che dovremo coinvolgere al massimo la cittadinanza, bandendo magari un concorso di idee; di certo la progettazione deve essere al servizio della città. Così, sul momento, dico che il Centro di Brindisi ha poco verde e si presenta molto antropizzato: non sarebbe male, pertanto, prevedere del verde. Sarà comunque fondamentale intercettare i fondi a disposizione, soprattutto quelli regionali. Credo molto, inoltre, nella possibilità di aprire ai privati. Di certo non potremo limitarci ad effettuare una bonifica, perché la portata di quell'area è tale da poter fungere da volano di sviluppo per il territorio".

**Anche per via del Mare state predisponendo un concorso di idee...**

"La bozza del bando di partecipazione è già pronta: stiamo definendo gli ultimi dettagli; nei prossimi giorni lo presenteremo pubblicamente".

**Il Lungomare Regina Margherita, anche a causa dei vincoli di cui parlavamo prima, non si è ancora sviluppato come potrebbe. Che idea si è fatto?**

"Noi, per quanto di nostra competenza, siamo disponibili a rilasciare concessioni demaniali. Molto dipende dalla capacità dei privati di proporre progetti".

**Qualcuno, in verità, ha presentato dei progetti per la realizzazione di ristoranti galleggianti, ma sono stati puntualmente bocciati...**

"A me piacciono molto le strutture galleggianti: ne ho viste di bellissime in Olanda ed anche ad Amburgo. Per quanto mi riguarda, sono tenuto a valutare le richieste di concessione demaniale in rapporto all'incremento di valore che apportano al suolo demaniale: pertanto non c'è alcuna preclusione da parte mia. Non conosco nello specifico i progetti presentati in passato ma immagino che le problematiche ineriscano le prescrizioni poste dalla Soprintendenza e dalla Marina Militare. C'è inoltre un altro problema legato al moto ondoso provocato dalle navi che entrano in porto: se vogliamo le grandi navi nel porto interno, dobbiamo accettare anche questi effetti collaterali.

Tra le tante attività che si possono svolgere, ad esempio, vi è quella legata ai giri turistici da effettuare a bordo di idrovolanti: mi incontrerò con il Console croato per vedere se c'è la possibilità di sviluppare questo traffico".

**Quello dei collegamenti mediante idrovolanti è un proposito che avevano anche i suoi predecessori, ma tutti i tentativi sono naufragati...**

"Purtroppo la vicinanza dell'aeroporto al porto crea problemi notevoli: tutto ciò è affascinante ma anche particolarmente vincolante. Adesso, per fortuna, è in via di risoluzione definitiva il problema del cono d'atterraggio e questo ci permetterà di diventare maggiormente competitivi, dato che potremo finalmente offrire maggiori servizi in un'area portuale che prima era penalizzata.

## - segue

---

Le grandi compagnie crocieristiche stanno spostando traffici dai Caraibi al Mediterraneo: ecco, per intercettare e vincere la sfida posta dal gigantismo navale bisogna attrezzarsi con bettoline o stazioni di distribuzione fissa per le attività di bunkeraggio, con stazioni marittime, con i dragaggi”.

**C'è un altro aspetto che secondo gli OPS non rende competitivo il porto di Brindisi, ed è quello legato alle tariffe per lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi. E' possibile intervenire su questo aspetto?**

“C'è una gara in corso e non posso bloccarla. L'affidamento, comunque, avrà la durata di un anno, e questo ci permette già di pensare a come organizzarci per il futuro: la mia volontà è quella di predisporre gare uniche di sistema eguali per tutti i porti dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale. Certo, nel caso di specie le tariffe resteranno per forza di cose differenti tra un porto e l'altro”.

**Tornando ai servizi da offrire, ha fatto discutere la sua proposta di far nascere nel porto di Brindisi una stazione di rifornimento di GNL per le navi di ultima generazione...**

“Il GNL è al momento l'unica alternativa “pulita” ai combustibili fossili tradizionali, che sono di gran lunga più inquinanti. E' curioso osservare come a livello europeo siano proprio gli ambientalisti a spingere per l'utilizzo del GNL. Tra l'altro, il sistema del cold ironing (l'elettificazione delle banchine, ndr) si sta rivelando un fallimento perché è ritenuto antieconomico dagli armatori, che sono costretti ad adeguare le navi per accogliere l'energia elettrica, la quale ha peraltro un costo superiore.

Poiché Bari non può accogliere una stazione di rifornimento per GNL e poiché nei porti dove questo servizio è reso si registreranno aumenti del traffico delle navi, ho pensato che quella del bunkeraggio del GNL possa rappresentare un'opportunità per il porto di Brindisi. Come Autorità di Sistema, difatti, stiamo predisponendo un Piano Energetico Ambientale di sistema da offrire al mercato: adesso, per esempio, nel porto di Brindisi sono previste tariffe agevolate in rapporto alla data di costruzione delle navi; noi abbiamo in mente di predisporre tariffe in rapporto alle classi di consumo energetico, così come accade per le automobili”.

**Della tariffa agevolata attuata dal porto di Brindisi ne beneficia anche la Grimaldi, compagnia che la città si fregia di ospitare. Qualcuno, però, si lamenta della qualità del servizio offerto dalla stessa ai passeggeri...**

“La Grimaldi ha fatto una richiesta di concessione delle banchine (ex art. 18) e ciò avrebbe consentito alla compagnia di portare a Brindisi navi più nuove. La concessione ex art. 18 rilasciata ad un operatore che garantisce maggiore traffico, d'altronde, è presente in tutti i porti principali: ovvio che qui, data la carenza di banchine, vi sono da tutelare anche altre esigenze; è necessario, come sempre, un contemperamento d'interessi”.

**Contemperamento d'interessi che potrebbe essere ottenuto qualora dovessero sorgere i nuovi accosti progettati per S. Apollinare...**

“Per quel progetto le risorse pubbliche non sono ancora disponibili: per questo penso ad una forma d'investimento misto pubblico-privato, perché ciò permetterebbe di accelerare i tempi. Per privati intendo anche i Fondi d'investimento, i quali, se il progetto è solido, risponderanno presente. Per il progetto in questione, come Autorità di Sistema dovremmo prima fotografare le esigenze e poi bandire una gara europea, o addirittura svolgere un “road show” per presentare il bando in giro per il mondo. A tal proposito, vogliamo essere la prima Autorità Portuale a raggiungere un accordo con Invitalia per promuovere i nostri porti: penso in particolare alla promozione del nuovo piazzale di Costa Morena”.

## - segue

---

**Proprio sulla concessione del piazzale per le attività di deposito dei tubi del gasdotto si è sollevato un polverone...**

"Ma quella è una concessione legata al mancato utilizzo del piazzale. Mi spiego: qualora dovesse pervenire una proposta da parte di qualche privato interessato ad effettuare traffico di container o di trailer, è previsto che il piazzale venga sgomberato entro un mese. Siccome quel deposito di tubi costituisce comunque un'economia per il territorio, è stato deciso di non farci scippare l'opportunità da Durazzo".

**Quali i tempi per la costruzione del terminal passeggeri di Punta delle Terrare? C'è chi pensa che sia un'opera meno utile rispetto ad un terminal all'interno dell'ex capannone Montecatini...**

"Si sta procedendo. Il mio pensiero è che servono entrambi i terminal: sul capannone, però, che rappresenta un'opera di architettura industriale davvero pregevole, la mia idea è che debba essere utilizzato anche come luogo di aggregazione per i cittadini, poiché ha la fortuna di trovarsi al di fuori della cinta doganale e di sfuggire quindi alle prescrizioni in materia di anti-terrorismo".

**Altra partita decisiva per il futuro dell'economia della città è quella da giocare nel campo della logistica. C'è davvero la possibilità che Brindisi possa ricoprire un ruolo importante all'interno della Via della Seta, magari interfacciandosi con la città bulgara di Burgas?**

"Fra tre giorni incontrerò l'ambasciatore bulgaro per discutere dei rapporti commerciali che possono sorgere tra le due realtà. Questi Paesi hanno un ritmo di crescita che noi ci sogniamo: pensi soltanto che la Zes di Burgas ha attirato investitori cinesi del livello di Alibaba, che lì ha deciso di realizzare una piattaforma logistica. Questo, unito alla realizzazione del collegamento ferroviario Durazzo-Burgas ed agli investimenti compiuti dal Montenegro e dall'Albania, crea le condizioni naturali perché si realizzi di fatto il Corridoio 8, del quale Brindisi può fare parte".

**E tra le varie possibilità c'è anche quella di far passare da Brindisi una delle reti Ten-T...**

"Ad ottobre parteciperò ad un incontro a Bruxelles sulla revisione delle reti Ten-T: c'è la possibilità che il corridoio Baltico-Adriatico passi anche da Brindisi".

**E' concreto l'interesse di quella multinazionale intenzionata ad investire nella ZES campana ed a fare di Brindisi l'hub per il traffico con la Turchia?**

"Certo, quell'investimento rientra nell'ambito del Protocollo d'Intesa che andremo a firmare nell'ambito dell'Area Logistica Integrata Appulo-Campana".

# Manfredonia news

---

## Un Sistema Portuale per dare più Autorità al Porto di Manfredonia, speriamo!



Solo osservando dall'alto Manfredonia, incastonata nel sul omonimo Golfo, ci si rende conto del ruolo che avrebbe dovuto avere il Porto di Manfredonia a servizio della Capitanata, del Tavoliere delle Puglie. Purtroppo così non è stato. La politica in questo ha giocato un ruolo importante per l'organizzazione che non ha saputo darsi. Abbiamo tutte le infrastrutture necessarie per veicolare un dignitoso sviluppo marittimo, per sviluppare il progetto delle "autostrade del mare", un modo di migliorare le comunicazioni tra regioni, tra Nord e Sud dell'Italia e dell'Europa. Un servizio di trasporto alternativo alla viabilità ordinaria su strada delle merci. Il trasporto di mezzi gommati su navi Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), per ridurre il traffico su strade e autostrade che permetterebbe anche di diminuire sensibilmente l'inquinamento atmosferico e soprattutto di realizzare un risparmio economico nel trasporto delle merci. E poi il trasporto crocieristico, Manfredonia vista dal mare è ancora più bella. Con Decreto Ministeriale del 5 aprile 2017, il (barese) Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un vero cambio di rotta, sembrerebbe, rispetto ai tanti anni di commissariamento dell'Autorità Portuale sipontina che in fase di congedo gli è stato riconosciuto l'unico merito di aver mantenuto in piedi una costosissima struttura organizzativa portuale, senza alcun requisito minimo che giustificasse la sua sopravvivenza. I cinque porti pugliesi dovrebbero fare sistema e iniziare a sviluppare economia. Le parole dell'Avv. Patroni Griffi hanno un sapore di evoluzione, ci appaiono concrete: *"Ho predisposto un progetto di pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale pugliese che a breve presenterò al Ministero. Manfredonia riveste un rilievo centrale in questa nuova organizzazione portuale, e per questo ho previsto un ufficio territoriale che accorperà i porti di Manfredonia e Barletta, per aggregare servizi, finalizzare la riduzione di costi, per rendere il porto di Manfredonia maggiormente attrattivo e competitivo"*. Entro l'anno gli uffici dell'Ex Autorità Portuale saranno aperti tutti i giorni per gestire con maggiore tempestività tutte le pratiche degli operatori del mare. *"Occorre fare massa critica. Stiamo inserendo Manfredonia nella promozione dell'Autorità di Sistema. Siamo stati dal 6 all'8 settembre ad Amburgo al Seatrade Europe, fiera biennale che mette in contatto gli operatori del commercio marittimo e del mondo crocieristico. La vocazione dei porti di Manfredonia va ripensata e attualizzata. Oggi il traffico in crescita in Europa è quello delle rinfuse (del mercato cerealicolo in particolare). Dobbiamo rendere Manfredonia polifunzionale, riorganizzando la funzionalità delle banchine per fare attraccare traghetti e navi, grazie anche all'ottimo collegamento alla rete autostradale e ferroviaria. Stiamo lavorando al piano strategico da presentare entro il prossimo ottobre, su cui intendo confrontarmi con gli operatori locali che potranno dare il loro contributo, per far emergere nuove idee e magari anche l'inutilità di eventuali previsioni"*. In merito al decoro e all'uso delle aree portuali, spesso usate come discariche dai cittadini di Manfredonia, la volontà del Presidente Griffi è di non segregare il porto con varchi e recinzioni. *"Non abbiamo intenzione di modificare la vocazione turistica della città che vive il porto come area inserita nel circuito urbanistico cittadino. Abbiamo bisogno del sostegno dell'Amministrazione comunale affinché emetta delle ordinanze per scoraggiare gli atti vandalici e di ordinaria inciviltà. Occorre un'azione sinergica, a breve aumenteremo la security, anche con impianti di video sorveglianza"*. Non possiamo fare altro che raccogliere i buoni propositi del prof. Griffi, che poco potrà sviluppare senza il sostegno e la cooperazione di tutta la città, per far in modo che le cose vadano, speriamo, in modo diverso da oggi. Noi ci vogliamo credere ma non smetteremo di vigilare.

## Porto di Gioia, a giorni avvio procedure indennità licenziati

Lo rende noto **autorità portuale** dopo riunione al Ministero

Si è svolta a Roma, convocata dal Ministero del Lavoro, una riunione sulle concrete modalità di erogazione dell' lma (Indennità di mancato avviamento) ai lavoratori licenziati dal terminalista Mct e facenti parte delle liste formate dalla Gioia Tauro Port Agency srl. Lo rende noto l' **autorità portuale** di Gioia Tauro. Alla riunione hanno partecipato dirigenti dell' Inps, il commissario straordinario Andrea Agostinelli e il capo ufficio legale Giovanna Chilà dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, e le dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, competenti alla vigilanza nelle **Autorità portuali**, che con provvedimento in data 5 settembre scorso avevano convalidato quanto formato e certificato dall' **Agenzia portuale**. La riunione, è scritto nella nota, "ha sortito l' effetto di chiarire, una volta per tutte, talune perplessità sollevate dall' Inps, circa le modalità di pagamento dell' lma, chiarendo che tale indennità sarà erogata per ciascun iscritto all' elenco detenuto dall' **Agenzia portuale**. Nei prossimi giorni, Inps e Ministero del Lavoro avvieranno le procedure funzionali alla erogazione della prima indennità, non residuando in capo all' Agenzia e all' **Autorità portuale** alcun'altra incombenza".

La riqualificazione della penisola di San Raineri rischia di trovare ben poco spazio nell' agenda dell' Authority di Sistema "Tirreno meridionale"

## Nuovo Prg del porto: il traguardo è vicino

*Pubblicazione per 60 giorni. A fine anno la Falce avrà un futuro e la rinascita passerà... da Gioia Tauro*

Alessandro Tumino La nebbia di una politica indifferente avvolge il futuro di Messina e Milazzo: perché la nostra Autorità portuale, pare, dall' 1 gennaio 2018, non esisterà più.

Dovrebbe finire, secondo la riforma Delrio, assorbita nella nuova Autorità di Sistema del Tirreno meridionale, istituita ma non attivata, diventando una costola della gestione del maggiore porto container del Sud, quello di Gioia Tauro. «Sarà il più grande sistema portuale d' Italia», ripetono alcuni. Già...

con sede centrale e bilancio unico nella città di un porto internazionale in difficoltà e senza garanzia di reimpiego su suolo siciliano degli incassi fiscali e demaniali di Messina e di Milazzo, circa 10 milioni di euro all' anno.

Eppure mentre la cancellazione dell' autonomia dell' Authority fa già tremare, Messina, è giunta a una settantina di giorni da un traguardo necessario da molti decenni: l' approvazione del nuovo Piano regolatore portuale chiamato a cancellare l' attuale, varato nel 1955. Un traguardo al quale il commissario Nino De Simone arriva grazie all' accordo siglato sulla Zona falcata, tra la Regione e il Comune, con la mediazione dell' Università. È tutto nero su bianco, e chi dovesse defilarsi tradirebbe la città. Il nuovo

passo avanti compiuto il 21 agosto scorso è stato l' invio a Palermo del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica redatti dai consulenti esterni, i professori Francesco Karrer e Francesca Moraci: si tratta degli ultimi due documenti indispensabili all' Assessorato all' Ambiente e alla Presidenza della Regione per completare la Valutazione ambientale strategica del Piano e poi emettere il parere finale sul nuovo Prg. Trascorsi 30 giorni, dal 21 settembre, la Regione pubblicherà sulla Gazzetta Ufficiale l' avviso «per consentire l' informazione e la consultazione da parte del pubblico e per l' eventuale trasmissione di osservazioni. Entro 60 giorni Prg e documenti allegati potranno essere consultati, a partire da 50 soggetti (associazioni ambientalisti e di categoria, movimenti e sindacati) che la norma classifica come "competenti in materia ambientale". Bastano poche parole per ricordare cosa può significare un Prg come questo, in cui le Istituzioni hanno tenuto conto dell' aspirazione di tutti al recupero e alla riqualificazione della Zona falcata, vale a dire del porto antico di Messina coi suoi tesori

culturali, ambientali, paesaggistici. Bastano alcune voci contenute nella legenda della mappa che pubblichiamo a fianco: obiettivi come "parco culturale ricreativo", "giardini pubblici", "parco archeologico", "parco scientifico e marino", "diporto nautico" "polo terziario".

Ma tutto questo, senza vera autonomia, rischia di restare un sogno dal fiato cortissimo. Dei "desiderata" in una lista di priorità segnata dalle urgenze del mega porto dei container.

Gli ultimi due documenti redatti dai consulenti ed inviati a Palermo il 21 agosto per la Valutazione strategica del Piano

## L'obiettivo bonifiche sancito anche nel rapporto ambientale

Il Rapporto ambientale e la Sintesi non tecnica relativi al nuovo Prg del porto di Messina, redatti dai professori e architetti Karrer e Moraci, si soffermano in alcuni passaggi anche sugli importanti risultati conseguiti per la Zona falcata grazie alla collaborazione delle Istituzioni.

«Il Patto per la Falce - si legge - è stato sottoscritto il 26 gennaio 2016 tra Regione Siciliana, Autorità portuale di Messina, Comune di Messina e Università di Messina. Tale accordo è stato determinato dalla necessità di dare impulso attraverso il "Patto per la Falce, sotto la regia terza dell'Università di Messina, alla "semplificazione e al coordinamento procedurale per l'approvazione del Piano regolatore portuale». Successivamente è stato sottoscritto un accordo tra Comune e Autorità portuale ai sensi dell'art. 2 del Patto. Tale atto rafforza l'intesa già alla base del Piano regolatore portuale ed accoglie una proposta di lavoro congiunto nella futura attuazione di un ambito del Piano: il "Fal 3" (ndr, l'area costiera tra la Real Cittadella e l'Eurobunker) soggetto prima a bonifica, poi a bando concessorio ed infine a interventi coerenti con quanto previsto dal Piano regolatore portuale se pur in una logica di contenimento degli interventi». Ancora un passaggio chiave: «Nell'attuale piano delle bonifiche, di pertinenza dell'Assessorato regionale dell'energia, per quanto riguarda Messina al momento è inserita soltanto l'area ex Smeb, di fatto già bonificata. Nella riunione per il "Patto per la falce" del 5 marzo 2016, il rappresentanti dell'Assessorato, in quanto firmatari, hanno reso noto la disponibilità di inserire l'intera area oggetto di bonifica come riportato dall'art. 4 del patto ». «E prevista l'azione congiunta di bonifica della Falce, in particolare, per la problematica dei terreni inquinati e della conseguente destinazione d'uso una volta bonificati». Infine: «L'ultima questione è stata affrontata nell'ambito del "Patto" che ha individuato gli interventi con l'Assessorato all'Energia firmatario dell'accordo. Infatti, l'Authority ha affidato, nell'ottobre 2016, all'Università la redazione del Piano di caratterizzazione di alcune aree della Zona Falcata».

La "cesura"

## I lavori di recinzione del porto in dirittura d' arrivo

Milazzo I lavori di recinzione del porto di Milazzo sono ormai al rush finale. Vano è stato il tentativo di alcuni consiglieri di opporsi ad un progetto che l' **Autorità portuale** ha fortemente voluto per rispettare le norme sulla sicurezza.

Dunque ora il porto diventa sempre più una parte staccata della città e non la ragion d' essere della stessa come volevamo i milazzesi sino all' avvento dell' **Authority**.

«Una battaglia persa - concorda il consigliere di Forza Italia, Alessio Andaloro - e oggi col porto chiuso abbiamo il paradosso che chi arriva in auto munito di **autorizzazione** al parcheggio potrà accedervi e il pedone invece sarà costretto a rimanere al di là della recinzione.

A proposito: sarebbe opportuno conoscere l' elenco delle persone titolari di pass e le loro specifiche mansioni, compresi quelli che hanno diritto alla sosta nell' **ambito portuale**. La ragione? Semplice trasparenza. Lo chiedo da diverso tempo ma mai nessuno mi ha dato una risposta. È importante capire se a parte le categorie interessate (**autorità portuale**, armatori, concessionari servizi **portuali**), vi sono altri beneficiari. L' area del porto o la si apre a tutti o a nessuno».

Il consigliere poi torna sulla questione della pulizia delle aree di pertinenza dell' **Autorità portuale** nelle adiacenze del Terminal, ma anche nella zona di Levante.

«Erbacce, rifiuti e quant' altro, sotto gli occhi di tutti nel periodo estivo mortificano la nostra città. Non comprendo perché l' **Autorità portuale** che ha le risorse non effettua la necessaria manutenzione e soprattutto ignora chi, come il sottoscritto, già da tempo aveva segnalato il problema. Sarebbe opportuno che anche l' Amministrazione comunale facesse sentire la propria voce».

Le esigenze di far cassa e l'obiettivo di riqualificare un immobile prezioso

## Molini, oltre il tunnel del degrado

*Il centrodestra: «Il bene venga alienato». Già quattro tentativi andati a vuoto*

Milazzo L' **Autorità portuale** ha risposto picche, le ultime dichiarazioni rilasciate alla stampa dal sindaco Formica sono state eloquenti e indicano nella «messa in sicurezza del territorio» le priorità da affrontare con i finanziamenti che eventualmente si andranno ad intercettare. Alla luce di tutto ciò ecco che occorre cambiare strategia per quanto concerne il patrimonio immobiliare del Comune, puntando alla dimissione per fare cassa e risanare i debiti.

È questa la disamina delle forze politiche di centrodestra alla situazione di Palazzo dell' Aquila dove nonostante il dissesto non si intravedono - e non potrebbe essere diversamente vista la condizione dei Comuni italiani - grosse prospettive di investimenti. Da qui la proposta. Chiara e semplice, senza giri di parole. «Si mettano in vendita i Molini Lo Presti - affermano in una nota -. Un «un atto di coraggio», ma anche «di svolta per Milazzo», ovvero «la vendita dei Molini Lo Presti. Ciò tenuto conto che sino ad ora nessuna Amministrazione è riuscita a portare avanti alcuna proposta concreta di utilizzo e soprattutto di finanziamento per il recupero degli immobili degli ex Molini che oggi versano in uno stato preoccupante non solo per quanto è presente all' interno e necessita di bonifica ma anche per le condizioni strutturali dell' intero immobile».

Nel documento si evidenzia ancora che «le varie Amministrazioni che si sono succedute nell' ultimo decennio al vertice di Palazzo dell' Aquila hanno sempre annunciato di voler puntare sulla valorizzazione del bene col fine di trasformarlo in un centro direzionale con uffici, area musei, finanche chissà quale facoltà universitaria. Tutte ipotesi rimaste sulla carta visto che per recuperare l' immobile occorrono decine di milioni di euro. Se il Comune non è nelle condizioni oggettive di poter intervenire allo scopo di rendere fruibile gli immobili in stato di degrado e provvedere alla loro sistemazione nel breve termine, allora deve necessariamente destinare quegli immobili alla alienazione».

Questa la proposta. Ma è chiaro che l' acquirente non è dietro la porta, alla luce non solo delle notevoli spese che occorrono - lo ribadiamo - per metterlo in sicurezza l' immobile e poi per renderlo fruibile, ma anche per la destinazione d' uso che in atto consente di fare ben poco. Ed è un dato che in questi anni ben quattro aste sono andate deserte nonostante il prezzo a base d' asta sia notevolmente diminuito.

Evidentemente gli imprenditori non lo ritengono un affare economicamente vantaggioso.

Un dato comunque deve essere certo: lasciarli in queste condizioni non ha senso e anzi si ha tutto da perdere. I Molini Lo Presti rappresentano un patrimonio che si inserisce al centro dell' area **portuale** e che non può essere escluso dalla gestione politica per le straordinarie ricadute sul piano economico e dello sviluppo della città. Insomma, risanamento o no occorre cominciare ad affrontare questo argomento con l' intenzione di portarlo al traguardo. E crediamo che al di là della chiusura, vada aperto un ragionamento serio e non subalterno con l' **Autorità portuale**.

Che non può programmare scelte e indirizzi su Milazzo ignorando quello che potrebbe rappresentare il fulcro di ogni ipotesi di rilancio dello scalo.(r.m.)

"Nessuna risposta alla legittima richiesta di chiarimenti sulla sdemanializzazione "

## Waterfront, CapitaleMessina: "Accorinti contraddice i propri ideali di trasparenza e partecipazione"

A seguire il documento dell' Associazione CapitaleMessina con il quale si chiede al Sindaco Accorinti chiarezza sulla sdemanializzazione del Waterfront di Messina: Dalle nostre parti si usa dire spesso " domandare è lecito, rispondere è cortesia" . Questo aforisma, però, non sembra essere condiviso dal Sindaco Accorinti e dal suo entourage, e questo lo abbiamo riscontrato già da tempo. In passato, infatti, abbiamo più volte chiesto chiarimenti, posto interrogativi, all' Amministrazione comunale sui vari temi di interesse generale, quali la gestione dei rifiuti o le problematiche relative alla finanza cittadina, il piano di riequilibrio ed altro ancora. Ma mai, neanche una volta, gli interlocutori interpellati, ovvero gli assessori al ramo, hanno creduto opportuno di replicare o chiarire i legittimi dubbi di cittadini preoccupati per il benessere della propria città. E questo in dispregio delle parole pronunciate dal Renato Accorinti, non ancora Sindaco, che nel marzo 2013 disse: "ho scelto di non stare zitto e di fare quello che dovrebbe fare qualunque cittadino. Cioè il cittadino è quello che non si gira dall' altro lato, che prende parte" . Ma invece ai cittadini messinesi che scelgono di "non stare zitti" , e di "prendere parte" , la Giunta di Accorinti non si degnò di dare una risposta, dimostrandosi riluttante al confronto ma anche impermeabile alle critiche, alle quali reagisce a volte con toni da rissa, ed altre con saccenza professorale, perché a Palazzo Zanca la virtù dell' autocritica non è di casa. Ma la chiusura al dialogo, l' afasia dell' Amministrazione comunale non ci ha scoraggiato, e quindi un mese fa, preoccupati dall' appello lanciato dal Commissario dell' Autorità portuale di Messina De Simone all' Amministrazione, perché presentasse istanza di sdemanializzazione delle aree cittadine soggette al demanio portuale, abbiamo scritto al Sindaco. Per chiarire meglio l' argomento a chi non lo conoscesse, si deve sapere che alcune delle aree più pregiate del nostro territorio, Zona Falcata, Fiera e la Passeggiata a mare, via Vittorio Emanuele, Villa Sabin, lungomare del Ringo, appartenendo al Demanio marittimo, sono attualmente sotto la potestà amministrativa dell' Autorità portuale di Messina. Di conseguenza, quando a causa della riforma della portualità firmata da Delrio, la nostra Autorità portuale verrà soppressa ed accorpata a quella di Gioia Tauro, il destino di queste parti della nostra città sarà deciso nelle stanze

## - segue

---

dell' Authority calabrese. E non ci sembra un tema di poco conto. Quindi come dicevamo, l' undici agosto abbiamo scritto ad Accorinti ed alla sua segreteria chiedendo se l' Amministrazione avesse intenzione di inoltrare o avesse già inoltrato istanza formale di sdemanializzazione delle aree del waterfront cittadino all' Autorità Portuale di Messina, come proposto dal Commissario De Simone. Ebbene fino ad ora, ed è trascorso un mese, non è arrivata nessuna risposta e disperiamo che possa mai arrivare. Il problema principale che poniamo non è ovviamente quello del galateo, della "cortesia" del rispondere alla nostra lettera, ma piuttosto quello della trasparenza e della responsabilità nei riguardi della intera città: i messinesi hanno il diritto di conoscere le azioni intraprese dall' Amministrazione per sdemanializzare queste aree per evitare che domani cadano sotto la potestà amministrativa di Gioia Tauro. E se un gruppo di cittadini chiede lumi su un tema così importante, un Sindaco degno di questo nome ha il dovere morale di rispondere. E se così non sarà, dovremo constatare, come ancora una volta, l' Amministrazione Accorinti contraddica nella prassi, l' enunciazione dei principi di trasparenza, condivisione, e partecipazione dei cittadini.

## NAUGURATA A CATANIA LA NUOVA SEDE DI ALIS, APPRODO DI CONFALIS IN SICILIA



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale, che include i porti di Catania e Augusta, entra a far parte dell'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile

Catania, 11 settembre 2017 – È stata inaugurata oggi a Catania presso la Vecchia Dogana portuale, con la presenza di oltre 500 persone, la nuova sede di ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che, a neanche un anno dalla sua fondazione, conta oltre 1200 aziende associate tra imprese di autotrasporto, operatori logistici di tutte le dimensioni, compagnie armatoriali e ferroviarie, terminal, agenzie e spedizionieri di tutta Italia, per un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80.000 mezzi, con 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare. L'inaugurazione fa ufficialmente di Catania una delle 200 sedi CONFALIS dislocate su tutto il territorio nazionale. La nuova Confederazione nasce dalla partnership tra ALIS e Federazione PMI, con oltre 30.000 imprese associate, per un totale di 300.000 addetti. "Con l'apertura della nuova sede di Catania, che affiancherà l'attività degli uffici già operativi a Palermo, intendiamo implementare la nostra azione programmatica in favore di tutte le imprese associate e di quelle che intenderanno associarsi affinché possano essere sostenute e supportate in tutte le loro azioni. In Sicilia ci sono operatori del trasporto intermodale e piattaforme logistiche strategiche per il sistema Paese ed ALIS è attenta alle dinamiche politico-economiche di questo hub al centro del Mediterraneo. Attraverso la sua rappresentanza in CONFALIS, ci si pone l'obiettivo di promuovere ulteriormente la necessità di fare sistema, anche tra chi opera in settori differenti: grazie alla presenza accanto ad ALIS di Federazione PMI, infatti, della Confederazione possono entrare a far parte tutte le imprese italiane, indipendentemente dal loro settore di business." – ha dichiarato Guido Grimaldi, Presidente di ALIS. "Il mio ringraziamento particolare va proprio agli imprenditori che hanno abbracciato e abbracceranno tale iniziativa, riconoscendola come la risposta all'esigenza di rappresentatività sul territorio che da tempo esprimono. L'inaugurazione di questa nuova sede dimostra che siamo una presenza concreta sul territorio, in grado di portare all'attenzione del Governo italiano le reali esigenze espresse dagli operatori di questo settore". Nel corso dell'inaugurazione è stato inoltre annunciato che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale, con i porti di Catania e Augusta, ha aderito ad ALIS. A fare l'annuncio sono stati il Presidente di ALIS Guido Grimaldi e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale Andrea Annunziata. Ha commentato Guido Grimaldi: "L'ingresso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale nella nostra Associazione è per tutti noi motivo di grande soddisfazione. Questo è un ulteriore e importante passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi dell'intermodalità e delle sinergie che si possono compiere". "L'apertura della sede ALIS a Catania e l'approdo di CONFALIS in Sicilia costituisce un importante, decisivo segnale per l'intera Isola ed, in particolare, per la Sicilia Orientale alla quale viene riconosciuto un ruolo strategico nella più moderna intermodalità nei trasporti – ha aggiunto Andrea Annunziata – Gli obiettivi di ALIS, movimento in assoluta sicurezza e tutela dell'ambiente, di persone e merci per la migliore crescita economica ed occupazionale, è anche la nostra mission. Per tali motivi aderiamo ad ALIS, organizzazione logistica particolarmente avanzata, sicuri dei benefici che ne potrà avere il Territorio".

## Intermodalità l' unione fa la forza l' Alis si rilancia al porto di Catania

Gaetano RizzoCatania. Circa 1.200 aziende associate tra imprese di autotrasporto, operatori **logistici**, compagnie armatoriali e ferroviarie, terminal, agenzie e spedizionieri, oltre 120mila unità di forza lavoro e un parco veicolare di almeno 80mila mezzi. Numeri da capogiro quelli che può esibire l' Associazione **logistica** dell' intermodalità sostenibile (Alis), illustrati ieri a Catania dal presidente, Guido Grimaldi, nella Vecchia dogana **portuale**, dove l' attivo sodalizio ha fissato la propria sede.

A meno di un anno dalla fondazione, l' Alis ha attivato 2.700 collegamenti marittimi settimanali e oltre 120 linee di "autostrade del mare"; altri numeri di rilievo che il presidente Grimaldi ha sciorinato con legittima soddisfazione, annunciando l' approdo in **Sicilia** di Confalis, partnership tra Alis e federazione delle Piccole e medie imprese (Pmi). «L' apertura della sede di Catania affiancherà gli uffici già operativi a Palermo - ha dichiarato Grimaldi - e ci consentirà di implementare la nostra azione programmatica in favore di tutte le imprese associate e di quelle che intenderanno associarsi affinché possano essere sostenute e supportate in tutte le loro azioni». Guido Grimaldi ha reso nota

anche l' adesione all' Alis dell' Autorità di sistema **portuale Sicilia** orientale, rappresentata dal presidente, Andrea Annunziata, il quale si è espresso così: «Laddove c' è un' infrastruttura di trasporti che funziona c' è anche lo sviluppo economico». Poi, riferendosi alla politica promossa dall' Alis, ha aggiunto: «Per rendersi conto di quanto utile sia, basta pensare a quanti incidenti si sono evitati attraverso i trasporti via mare e, al tempo stesso, i vantaggi ricavati sul piano ambientale, considerato il minore inquinamento».

Dal presidente Annunziata è giunto un forte richiamo al ruolo della burocrazia, concetto largamente affrontato dal contrammiraglio Nunzio Martello, già commissario della stessa Autorità **portuale** della **Sicilia** orientale e in atto comandante della Capitaneria di **Porto** di Catania, il quale ha posto l' accento su quello che rappresenta un fiore all' occhietto per l' Alis, l' attenzione al mondo della scuola. Un contesto rappresentato dalla prof. Brigida Morsellino, dirigente dell' istituto superiore "Duca degli Abruzzi" (Nautico) di Catania che con Alis e Grimaldi ha stipulato convenzioni "ad hoc" per gli studenti. E, sotto questo aspetto, il presidente Grimaldi ha sottolineato l' importanza della formazione. «Alle scuole - ha osservato - chiedo di comprendere quelle che sono le esigenze degli imprenditori. Ad esempio, nella politica **portuale** una figura importante sono i "rallisti" (personale incaricato di caricare i mezzi pesanti a bordo delle **navi**, n.d.c.) e coloro che si occupano di **logistica**. Chiederò che vengano previsti due corsi in più in tal senso».

Massima disponibilità da parte dell' amministrazione comunale catanese è stata espressa da Paolo Patanè, capo della segreteria tecnica del sindaco Bianco; don Giuseppe Scrivano, cappellano **portuale**, poi, ha benedetto la nuova sede dell' Alis.

GAETANO RIZZO

## RICHIESTA AL PREFETTO

«Cinque Terre, stop ai crocieristi con allerta arancione»

SPORA >> 3

LE AUTORITÀ DEL TERRITORIO CHIEDONO UN NUOVO PIANO DI PROTEZIONE CIVILE PER CHIUDERE L'AREA

# Le Cinque Terre frenano sui crocieristi «Niente sbarchi con l'allerta arancione»

Proposta dell'Ente Parco al prefetto: la sicurezza viene prima di tutto

PATRIZIA SPORA

**RIOMAGGIORE (SP).** Un piano di protezione civile per "chiudere" le Cinque Terre ai gruppi di crocieristi che affollano i borghi anche durante le giornate di allerta meteo, indicate dalla Protezione Civile della Liguria. Sarà forse il fascino antico del territorio terrazzato e dei piccoli borghi con le case addossate, ma anche con il maltempo e le forti piogge le folle di turisti non si fermano ma continuano a visitare le Cinque Terre. Nel fine settimana appena trascorso, nonostante l'allerta meteo arancione decretata dalla protezione Civile regionale, alle Cinque Terre sono arrivati circa ottanta pullman turistici.

Un traffico piuttosto intenso, concentrato soprattutto al parcheggio di Manarola, dove i bus turistici con un sistema di prenotazione, avviato dal Comune di Riomaggiore, si fermano il tempo necessario per fare scendere i clienti e ripartono per La Spezia.

Le centinaia di turisti, (i pullman ospitano dalle 30 alle 50 persone), percorrono la via centrale di Manarola fino alla stazione ferroviaria, dove raggiungono gli altri borghi sfidando il maltempo.

Una situazione di rischio

elevato, che spinge il Parco a chiedere nuove e ulteriori misure di sicurezza, come dichiara il presidente dell'ente Vittorio Alessandro. «Servono azioni più incisive, chiederemo al Prefetto della Spezia di programmare un nuovo piano di Protezione Civile che preveda il divieto di raggiungere i luoghi per i quali è stata decretata l'allerta meteo arancione. In questi due giorni di allerta sono arrivati alla Spezia quasi ottomila passeggeri di quattro navi da crociera, trasportati nelle varie zone turistiche da 120 pullman, la maggior parte dei quali sono arrivati alle Cinque Terre. L'allarme è già emergenza, non possiamo accogliere nei borghi queste folle di turisti così, con il nuovo piano di protezione civile da proporre al Prefetto, i crocieristi che scendono dalla nave devono avere il divieto di raggiungere le zone indicate dall'allerta. I crocieristi e gli accompagnatori devono essere avvisati già a bordo della nave, è una decisione malinconica e contro i piani di mercato, ma la sicu-

rezza deve avere la priorità». Il Parco ha già da tempo attivato un piano che prevede la chiusura dei sentieri e il blocco delle vendite dei ticket di ingresso. «La chiusura dei sentieri, la collaborazione con le ferrovie e l'informazione tramite il sito internet e i centri di accoglienza sui divieti e le misure di sicurezza da adottare evidentemente non sono sufficienti. Servono interventi strutturali e culturali ma l'allerta costituisce prevenzione, indubbiamente ne è lo stadio estremo da intraprendere in condizioni già emergenziali - dice Alessandro che oltre a guidare l'ente è Contrammiraglio in pensione, grande conoscitore del mare e dei venti - Se la perturbazione che ha tragicamente colpito la Toscana e Livorno fosse entrata cento chilometri prima, più vicino a noi, e il vento di scirocco avesse chiuso i canali come con l'alluvione delle Cinque Terre nell'ottobre del 2011, oggi avremmo avuto la stessa tragica situazione di allora. Il mare e il vento cambiano ra-

## - segue

---

pidamente, sei anni fa alle Cinque Terre l'allerta da arancione era diventata rossa in poco tempo.

© BY NC ND ALCUN DIRITTO RISERVATO

---

**IL PARADOSSO**  
Nonostante  
l'allarme, sabato  
Manarola  
e Riomaggiore  
sono state invase

---



Uno dei battelli che porta crocieristi alle Cinque Terre

PISTELLI

## Rinfuse, doppia opzione sul tavolo dell' Authority

*Distacco dei "carbuné" o lavoro deroga: oggi il summit*

GENOVA. Secondo i più ottimisti l' incontro di oggi terminerà con una stretta di mano tra i portuali della Culmv e la compagnia Pietro Chiesa. Per altri, invece, dal summit fissato a Palazzo San Giorgio potrebbe nascere una nuova fase di tensione in banchina, capace addirittura di mettere in discussione quella pace sociale che da anni regna sui moli del porto di Genova.

Il nodo è quello relativo al lavoro al terminal Rinfuse, dove nelle prossime settimane il gruppo Spinelli- dopo il via libera da parte del board dell' Authority dato ormai per scontato- porterà in banchina container e trailer grazie all' arrivo di traghetti ro -ro. Nel terminal opera da sempre la Compagnia Pietro Chiesa i cui lavoratori sono inquadrati come articolo 16 (impresa portuale). I carbuné vogliono dall' Authority il permesso per lavorare anche sui traghetti, vista l' assenza di rinfuse e il rischio della cassa integrazione. La mossa non piace però alla Compagnia Unica che come articolo 17 (prestatore esclusivo di manodopera) ha la gestione dei contenitori e delle altre tipologie di merce rinfuse escluse - che arrivano nel porto di Genova.

Secondo fonti vicine al dossier, ci sono due strade che in queste ore Palazzo San Giorgio starebbe pensando di intraprendere per risolvere il dossier. La prima prevederebbe la concessione di un permesso temporaneo tale da consentire ai carbuné di uscire dal perimetro delle rinfuse. La seconda strada invece, vedrebbe uno "smembramento" della Pietro Chiesa con una dozzina di lavoratori su unto tale di poco più di trenta che verrebbero distaccati presso la Culmv e altrettanti direttamente alla società che gestisce il terminal. La prima ipotesi parrebbe quella più gradita al console Tirreno Bianchi e buona parte dei vertici di Palazzo San Giorgio, mentre la seconda piace di più alla Culmv, anche in vista di una possibile entrata dei lavoratori della Pietro Chiesa tra le fila dei più numerosi cugini della segretario generale Ultrasporti Liguria. «Affidare alcuni portuali della Pietro Chiesa alla Culmv potrebbe essere la scelta migliore», aggiunge.

# Informazioni Marittime

---

## Il Pireo ordina un nuovo bacino di carenaggio



Piraeus Port Authority [annuncia](#) di aver ordinato al cantiere navale cinese Cosco (Shanghai) Shipyard la fornitura di un nuovo bacino di carenaggio galleggiante che avrà una lunghezza di 240 metri, una larghezza di 45 metri, una profondità di 18 metri ed una capacità di sollevamento di 22mila tonnellate. Il costo dell'opera, rende noto l'ente di gestione del [porto greco](#) controllato dal gruppo armatoriale Cosco Shipping, ha un valore di oltre 23,8 milioni di euro.