



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Avvisatore Marittimo Il Bollettino)
- **Fruit Logistica 2017– Berlino** (La gazzetta Marittima, Corriere Marittimo, Gazzetta del Sud, L'Avvisatore Marittimo)
- **Missione in Cina** (The Medi Telegraph, Avvisatore Marittimo Il Bollettino)

Dai Porti:

Venezia:

- **"...Porti, tutte le "grane" di Musolino..."**
(Il Gazzettino Veneziaemestre)
- **"...Così il turismo ci fa del male..."** (Corriere della sera)
- **"...Delrio Garantisce per il Porto..."** (Il Gazzettino Veneziaemestre)

Genova:

- **"...Porto di Genova il grande freddo nomine al palo..."**
(La Repubblica)

La Spezia:

- **"...BiLog La Spezia– Piacenza per politiche trasporti..."**
(Il Nautilus)

Livorno:

- **"...Bacino galleggiante, ultimi rilievi..."** (La Nazione LI)
- **"...Ultimo giorno di Strazzullo alla Cgil..."** (La Nazione LI, Il Tirreno)
- **"...Rilancio Livorno, workshop all'interporto..."**
(La Gazzetta Marittima)
- **"...Un semestre di import Livorno in controtendenza..."**
(La Gazzetta Marittima)

Piombino:

- **"...Aferpi, Calenda convoca i sindacati..."** (La Nazione LI)

Ancona:

- **"...Delrio ad Ancona sui lavori..."** (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

- **"...Terminal del Gusto: L'Authority ci crede..."** (Civonline)

Salerno:

- **"...Porti, fatta a squadra campana ..."**
(Avvisatore Marittimo Il Bollettino)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 15/2/2017



Rassegna stampa

INDICE



Cagliari:

"...Mit: a Cagliari il G7-Trasporti..." (Corriere Marittimo, Ferpress)

Altre notizie di porti italiani

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Notiziario C.I.S.Co

Ancora 6/7 porti in cerca di presidente

Federagenti, "Riforma ancora ferma al palo"

Roma. La riforma dei porti italiani è stata varata a settembre dell'anno scorso. Riduce a 15 autorità di sistema portuale le 24 autorità portuali. Ad oggi però, dopo oltre cinque mesi, il rinnovo dei presidenti e dei segretari non è stato ancora completato. «Con sei, sette porti ancora in cerca di un presidente sembrano riemergere drammaticamente logiche di carattere puramente politico per posizioni che richiederebbero professionalità ed esperienza incontestabili», commenta il presidente Federagenti Gian Enzo Duci. «Ci sono voluti dieci anni per farla -continua-, ora speriamo che non ne siano necessari altrettanti per renderla esecutiva e applicarla compiutamente».

Attualmente si è «in mezzo al guado» secondo la federazione nazionale degli agenti marittimi. La stessa formazione del Comitato di gestione, nuovo e unico organo di gestione dei porti, secondo Federagenti non solo è in ritardo ma anche dubbia. «Salvo rare eccezioni, e fra queste registriamo con piacere quella di Umberto Masucci che ha rinunciato ai suoi

segue in ultima pagina

Federagenti e riforma

incarichi di imprenditore privato per partecipare al difficile sforzo di rilancio del porto di Napoli, propongono scelte qualitativamente disutili».

Comitato di gestione e Tavolo di partenariato. La nuova forma governativa dei porti -che vede le decisioni in mano a un Comitato di gestione pubblico senza i privati- in sé non è cattiva, secondo Duci. «Lo spostamento delle categorie produttive dall'organo decisionale, il Comitato portuale, ad uno consultivo, il Tavolo di partenariato, sembrerebbe una riduzione del peso del "privato" rispetto al "pubblico" -spiega- tuttavia io credo che questa sia una partita ancora tutta da giocare. In linea teorica i tavoli di partenariato, se gestiti in maniera corretta, potrebbero garantire un peso specifico notevole agli imprenditori privati, un peso forse maggiore di quello di sostanziali testimoni che avevano nei Comitati portuali di cui, non si dimentichi, incarnavano la minoranza di voto (rispetto a soggetti pubblici e sindacati). Ma il partenariato, applicato per anni in Francia e oggi proprio oltre frontiera di una profonda revisione critica, richiede una sperimentazione complessa e un'applicazione rigorosa. E di certo -spiega Duci- non si è partiti con il piede giusto; lo stesso vale per il tanto enfatizzato tavolo nazionale di coordinamento delle scelte, finora inesistente», non si conoscono neppure i nomi dei componenti ministeriali, diventando «il terreno per una rissa fra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli».

Il Sistema ligure est a Fruit Log Berlino



BERLINO – Lo sviluppo di nuove tecnologie per l'alimentazione elettrica su rotaia; le soluzioni Information Communication Technology per migliorare la tracciabilità delle merci, valorizzando i controlli per quelle deperibili e per semplificare i processi; una nuova catena logistica del "freddo" tra i partner commerciali UE & extra-UE. Queste alcune delle innovative soluzioni proposte dal progetto comunitario Fresh Food Corridors presentato a Berlino nella fiera più importante del settore agri-food, ovvero Fruit Logistica 2017.

Del progetto, che si prefigge di ottimizzare il trasporto di materie prime fresche come frutta e verdura, favorendo un sistema di trasporto efficiente, sicuro e sostenibile nell'area Mediterranea, concentrando i flussi di traffico sul combinato nave-ferrovia e creando dei corridoi logistici integrati anche con Paesi non europei, è partner il porto della Spezia.

Per l'occasione lo scalo spezzino, presente nello stand Ligurian Sea Ports assieme ai porti di Carrara, Genova, Savona, sulla scia delle attività previste all'interno del progetto Fresh Food Corridors, ha organizzato un evento B2B ospitato nello stand del progetto, che ha mirato a creare rete ed interazione tra potenziali clienti, fornitori e l'intero comparto.

- segue

Obiettivo raggiunto vista la grande partecipazione di oggi. In particolare, l'evento è servito per discutere delle nuove soluzioni per il trasporto e ha funzionato come importante opportunità per confrontarsi sulle potenzialità di sviluppo dell'intero settore. Del progetto fanno parte anche i porti di Venezia, Koper e Marsiglia, diversi partner israeliani coordinati dalla società AVIV, oltre al Ministero italiano delle Infrastrutture e Trasporti (attraverso RAM – Rete Autostrade Mediterranee) e la compagnia MSC.

Nell'ambito del Progetto "Fresh Food Corridors" il porto della Spezia, è stato incaricato di sviluppare uno studio di fattibilità che si propone di analizzare le sue potenzialità riguardo le attività di importazione ed esportazione di prodotti agricoli freschi e deperibili.

Incontri come quelli di oggi permettono di costruire proposte per incrementare l'efficienza del porto stesso e per suggerire interventi infrastrutturali rispondenti alle reali esigenze degli operatori.

Nello stand di Ligurian Sea Ports presenti anche rappresentanti di Tarros e di La Spezia Reefer Center, entrambi operatori del settore.

"Questa fiera – ha detto Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – è un'occasione molto interessante per prendere contatto con i più importanti operatori del settore. Nel retroporto di S. Stefano esistono già spazi attrezzati e strutture adeguate per gestire questo tipo di merci. Un traffico che contiamo si consolidi e si sviluppi nei prossimi anni".

Berlino: Fruit Logistica 2017, la partecipazione di Gioia Tauro

BERLINO - Si è conclusa la 25esima edizione del **"Fruit Logistica 2017"**, il salone leader mondiale della filiera ortofrutticola, che si è tenuto a Berlino. A darsi appuntamento nella capitale tedesca sono stati oltre 3000 espositori e 70 mila visitatori, provenienti da tutti i continenti. Come ogni anno, sono confluiti tutti i più importanti operatori dell'intera filiera a livello mondiale. Per l'Europa, solo dall'Italia sono giunti nella capitale tedesca 500 espositori, seguiti da Spagna (366), Olanda (319) e Germania (284).

L'Autorità portuale di Gioia Tauro che ha partecipato alla manifestazione, ha commentato: *"Si è trattata di un'occasione molto importante per promuovere il sistema imprenditoriale calabrese di settore, che attraverso il porto di Gioia Tauro ha un accesso diretto al mercato estero. Come di consueto, da quattro anni, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato con un proprio spazio, all'interno dello stand espositivo organizzato dalla Regione Calabria, per promuovere il porto di Gioia Tauro nel circuito mondiale del trasporto dei prodotti ortofrutticoli che fanno parte della tradizione d'eccellenza calabrese. Nel corso della tre giorni, vari sono stati gli incontri organizzati. Da quelli istituzionali con l'ambasciatore italiano a Berlino, Pietro Benassi, e il direttore Ice, Fabio Casciotti, che hanno fatto visita allo stand per conoscere da vicino la realtà calabrese di settore, ai seminari organizzati dalla Regione Calabria, che hanno puntato ad approfondire le dinamiche della filiera regionale, e chiaramente agli incontri specifici dei singoli operatori portuali di **Gioia Tauro** con i player internazionali.*

L'Ente ha inteso essere presente a questo importante evento, anche, per supportare e promuovere le aziende presenti nelle aree portuali degli scali che fanno parte della propria circoscrizione, al fine di offrire loro un vasto ventaglio di occasioni, contatti e possibilità di incontri per stringere e sviluppare futuri accordi con i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della filiera dei trasporti di settore a livello mondiale. Nello specifico, in questa occasione, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha ospitato in Fiera tre aziende, operanti nell'area portuale di Gioia Tauro: la "Caronte & Tourist Logistics srl", la "Saimare Gioia Tauro srl" e la "Desi Shipping Services srl".

ospitate tre aziende che operano nell' area portuale di gioia tauro

L' Authority a Berlino per il "Fruit Logistica"

GIOIA TAURO L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato alla 25.

edizione del "Fruit Logistica 2017", il salone leader mondiale della filiera ortofrutticola, che si è tenuto a Berlino. A darsi appuntamento nella capitale tedesca sono stati oltre 3000 espositori e 70 mila visitatori da tutti i continenti. Per l' Europa, solo dall' Italia sono giunti nella capitale tedesca 500 espositori, seguiti da Spagna (366), Olanda (319) e Germania (284).

Un' occasione, quindi, molto importante per promuovere il sistema imprenditoriale calabrese di settore, che attraverso il porto di Gioia Tauro ha un accesso diretto al mercato estero.

Come sempre da quattro anni, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato con un proprio spazio all' interno dello stand espositivo organizzato dalla Regione Calabria, per promuovere il porto di Gioia Tauro nel circuito mondiale del trasporto dei prodotti ortofrutticoli d' eccellenza calabresi.

Nel corso della "tre giorni" sono stati organizzati incontri con l' ambasciatore italiano a Berlino, Pietro Benassi, e il direttore Ice, Fabio Casciotti, seminari promossi dalla Regione Calabria per approfondire le

dinamiche della filiera regionale, e chiaramente gli incontri specifici dei singoli operatori portuali di Gioia Tauro con i player internazionali. L' Ente ha inteso essere presente anche per supportare e promuovere le aziende presenti nelle aree portuali degli scali che fanno parte della propria circoscrizione, al fine di offrire loro un vasto ventaglio di occasioni, contatti e possibilità di incontri per stringere e sviluppare futuri accordi con i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della filiera dei trasporti di settore a livello mondiale.

In questa occasione, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha ospitato in Fiera tre aziende operanti nell' area portuale di Gioia Tauro: la "Caronte & Tourist Logistics srl", la "Saimare Gioia Tauro srl" e la "Desi Shipping Services srl".(d.l.)

FRUIT LOGISTICA 2017

L'Authority di Gioia Tauro Incontra in Germania l'ambasciatore italiano a Berlino

L'Authority portuale di Gioia Tauro ha partecipato alla 25esima edizione del "Fruit Logistica 2017", il salone leader mondiale della filiera ortofrutticola, che si è tenuto a Berlino. A darsi appuntamento nella capitale tedesca sono stati oltre 3000 espositori e 70 mila visitatori, provenienti da tutti i continenti.

Come ogni anno, sono confluiti tutti i più importanti operatori dell'intera filiera a livello mondiale. Per l'Europa, solo dall'Italia sono giunti nella capitale tedesca 500 espositori, seguiti da Spagna (366), Olanda (319) e Germania (284). Si tratta, quindi, di un'occasione molto importante per promuovere il sistema imprenditoriale calabrese di settore, che attraverso il porto di Gioia Tauro ha un accesso diretto al mercato estero. Come di consue-

to, da quattro anni, l'Authority portuale di Gioia Tauro ha partecipato con un proprio spazio, all'interno dello stand espositivo organizzato dalla Regione Calabria, per promuovere il porto di Gioia Tauro nel circuito mondiale del trasporto dei prodotti ortofrutticoli che fanno parte della tradizione d'eccellenza calabrese. Nel corso della tre giorni, varsono stati gli incontri organizzati. Da quelli istituzionali, si legge in una nota, con l'ambasciatore italiano a Berlino, Pietro Benassi, e il direttore Ice, Fabio Casciotti, che hanno fatto visita allo stand per conoscere da vicino la realtà calabrese di settore, ai seminari organizzati dalla Regione Calabria, che hanno puntato ad approfondire le dinamiche della filiera regionale, e chiaramente agli incontri specifici dei singoli opera-

tori portuali di Gioia Tauro con i player internazionali. Non a caso, prosegue la nota, l'ente ha inteso essere presente a questo importante evento, anche, per supportare e promuovere le aziende presenti nelle aree portuali degli scali che fanno parte della propria circoscrizione, al fine di offrire loro un vasto ventaglio di occasioni, contatti e possibilità di incontri per stringere e sviluppare futuri accordi con i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della filiera dei trasporti di settore a livello mondiale. Nello specifico, in questa occasione, l'Authority portuale di Gioia Tauro ha ospitato in Fiera tre aziende, operanti nell'areaportuale di Gioia Tauro: la "Caronte & Tourist Logistics srl", la "Salmare Gioia Tauro srl" e la "Desi Shipping Services srl".

Missione in Cina per i porti italiani

Genova - Missione in Cina per le Autorità portuali di Genova-Savona, Trieste e Venezia. L'obiettivo è quello di rafforzare, con nuovi traffici, i legami economici tra alcuni dei principali scali italiani e Pechino. A rappresentare i porti di Genova e Savona, in Asia è volato direttamente il presidente dell'Authority.



Genova - Missione in Cina per le Autorità portuali di Genova-Savona, Trieste e Venezia. L'obiettivo è quello di rafforzare, con nuovi traffici, i legami economici tra alcuni dei principali scali italiani e Pechino. A rappresentare i porti di Genova e Savona, in Asia è volato direttamente il presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini. Negli ultimi dieci anni il traffico merci tra il Paese asiatico ed il porto del capoluogo ligure è cresciuto del 37%.

Container, parte il primo treno Cina - Regno Unito

Londra. Il mese scorso Londra è diventata la quindicesima città europea ad essere collegata alla Cina con una linea ferroviaria merci. Le operazioni dell'ultimo servizio sino-europeo, nonché primo per il Regno Unito, sono effettuate dallo InterRail Group con sede in Svizzera per conto della
segue in ultima pagina

Container Cina-Uk

CRIMT, società partecipata dalle ferrovie cinesi.

Il treno, riferiscono worldcargonews.com e Cisco, è partito dalla stazione di Yiwu con 34 container high cube da 45 piedi carichi di articoli di abbigliamento ed altre merci di lusso il 2 gennaio con arrivo alla stazione londinese di Barking mercoledì 18 gennaio, dopo 16 giorni e 12mila chilometri. Il convoglio ha effettuato due soste per il trasferimento dei contenitori a causa del cambio di scartamento ferroviario alle frontiere fra Cina e Kazakhstan e fra Bielorussia e Polonia.

Ci si aspetta che il servizio viaggi settimanalmente per 3-4 mesi al fine di valutarne la domanda da parte dei clienti e la fattibilità economica. Si stima che le tariffe relative al viaggio di andata siano la metà di quelle del trasporto merci aereo e che i tempi di viaggio siano la metà di quelli del trasporto merci marittimo.

ECONOMIA Da affrontare anche il problema delle banchine della vecchia Marittima

Porto, tutte le "grane" di Musolino

Il nuovo presidente dovrà risolvere il problema della maxi-crepa nel molo passeggeri

Roberto Perini

CHIOGGIA

Nessuno, a Chioggia, riesce nemmeno lontanamente ad immaginare quali potranno essere le prime mosse di Pino Musolino, del tutto sconosciuto in città, neo-nominato presidente dell'Autorità portuale del Veneziano. Com'è noto essa sta subentrando all'azienda speciale Aspo, controllata dalla Camera di commercio, nella palesemente critica gestione dello scalo marittimo privato di Val da Rio.

Dovrà, inoltre, affrontare la questione della vecchia Marittima di Isola dei Saloni, le cui banchine, appartenenti al Demanio statale, ricadono esclusivamente sotto la giurisdizione della Capitaneria. Ciò nonostante, proprio all'interno di tale area,

l'Aspo ha edificato una vasta ed elegante palazzina polifunzionale che, da un giorno all'altro, potrebbe essere adibita a stazione passeggeri, sempre qualora la crocieristica dovesse decollare anche a Chioggia. A tutt'oggi, però, nessun armatore s'è ancora fatto avanti.

Ed è opinione comune che, anche se tutto dovesse andare per il meglio, nel 2017 le navi che faranno scalo alla Marittima potranno pressappoco contarsi con le dita di una mano. Ai Saloni esiste anche un grosso ed irrisolto problema strutturale. Il molo indicato nel corso degli anni proprio come punto ideale di sbarco per i passeggeri, già adibito ai carichi pesanti, mostra da tempo preoccupanti segni di cedimento. Vi si nota una crepa lunga svariate

decine di metri. Le poche navi che vi hanno attraccato, nel corso degli ultimi anni, lo hanno via via potuto fare solamente grazie ad appositi permessi, rilasciati dopo accurati controlli.

La Capitaneria, talvolta critica-

ta per i tempi lunghi, in realtà non ha mai lasciato nulla al caso, nel pieno rispetto delle procedure. Un'altra questione tutt'altro che trascurabile riguarda la ferrovia. Com'è noto, lo scorso anno, proprio mentre le maestranze provvedevano al raddoppio del binario di carico e scarico, all'interno della cinta doganale, l'Aspo disdiceva il contratto di manutenzione indispensabile al mantenimento in esercizio del troncone di collegamento tra l'area privata ed i binari della linea Rovigo-Chioggia. Un evidente paradosso. Intanto, all'apprensione tra gli operatori del porto corrisponde quella della politica locale che si limita ai convenevoli di circostanza. La consigliera regionale del Movimento 5 Stelle Erika Baldin, ad esempio, complimentatasi con Musolino, si augura «che sia un presidente super partes, fuori dalle logiche dei partiti» e che «che impronti il mandato sui binari del buon senso e della concretezza, attuando una visione globale dei porti».

© riproduzione riservata

Il collegamento ferroviario dismesso è una delle priorità

**FUTURO
DA DISEGNARE**
Il nuovo binario
In Porto: attesa
per le scelte del
nuovo presidente



● IDEE & STORIE

IL PATRIMONIO

A costo di apparire ripetitivi



Venezia simbolo
del nostro collasso

di Ernesto Galli della Loggia

IL DEGRADO DEL NOSTRO PATRIMONIO

di «ben altro», non bisogna stancarsi invece di dirlo e di scriverlo: il nostro patrimonio urbano, paesaggistico e artistico è sull'orlo del collasso. E di questo collasso, delle sue cause e dei suoi modi Venezia, grazie alla sua assoluta unicità, è il simbolo massimo. A cominciare per l'appunto dalle cause di un tale collasso.

continua a pagina 23

Così il turismo ci fa del male Lo Stato salvi Venezia e l'Italia

Flussi incontrollati per far cassa nei Comuni
Serve un'autorità nazionale che li governi

di Ernesto Galli della Loggia

SEGUE DALLA PRIMA

E allora, proprio prendendo l'esempio di Venezia, diciamo chiaro e forte: oggi è principalmente il turismo a mettere in pericolo il futuro del Bel Paese.

Un'orda di 30 milioni di visitatori

Il turismo, infatti, ci porta ogni anno fiumi di denaro ma in cambio produce un danno enorme alla ragione stessa della propria esistenza, e cioè alla bellezza italiana. Basti pensare che ogni anno si abbatte su Venezia, per l'appunto, la quantità inaudita di circa 30 milioni di turisti, qualcosa come più o meno la metà della popolazione italiana. I turisti calpestano, urtano, affollano tutto all'inverosimile, si sdraiano dovunque — sui gradini di ogni chiesa, di ogni ponte, sui minimi spazi liberi — obbligando i passanti a scavalcare i loro corpi e i loro zaini. Ma soprattutto i turisti vanno alloggiati e rifocillati. E allora lungo calli e vie ecco pizzerie, kebab, sandwicherie, hostarie, alternarsi in una ridda paradossale alle boutique delle griffe dai prezzi più astronomici, alle rivendite di limoncello e parmigiano, ai negozi della paccot-

tiglia made in Vietnam. Miliardari sudamericani, commessi macedoni, operai giapponesi, avanti, avanti c'è posto per tutti. Per la notte infine si aprono le porte dei mille alberghi ma soprattutto di un terzo o forse la metà, si calcola, delle abitazioni della città, le quali sono adibite ormai da anni (perlopiù illegalmente) a vere o finte seconde case, a bed and breakfast clandestini, a micro-appartamenti alla giornata.

La città fantasma

Venezia è ormai irrimediabilmente una città fantasma, l'originale di una Disneyland che è già eguale alla propria copia. Una mostruosità. Dove ogni giorno arrivano navi da crociera di oltre 100 mila tonnellate attraverso il bacino di San Marco, passando dunque sì e no a 500 metri dalla basilica. Uno spettacolo tra il fantasy e l'horror: puro stile Disneyland appunto. Una città fantasma cui presiede però un sindaco vero che si chiama Luigi Brugnaro e che — tanto per far capire ai lettori come la pensa — è uno che dice di non amare né i filosofi né i professori (c'è assolutamente da credergli), e che contro le suddette navi protestano «solo gli estremisti», che per il futuro di Marghera prospetta un programma del genere: «sul waterfront grattacieli fino a cento metri quanti ne vogliono, con terziario residenziale, alle spalle una zona industriale» (dunque grattacieli con

I numeri

● Secondo gli ultimi dati di Eurostat, ufficio europeo di statistica, nel 2016 i turisti hanno pernottato nel complesso 2,8 miliardi di notti nelle strutture ricettive dell'Unione Europea (+2% rispetto al 2015)

● Al primo posto c'è la Spagna con 454,3 milioni di notti pernottate (+7,8%). Al secondo posto, a pari merito, Francia e Italia con 394,6 milioni. Nel 2016 il nostro Paese, cresciuto dello 0,5% ha così raggiunto la Francia che è calata del 4,6% (a causa degli attentati). Seguono la Germania (389,6 milioni) e il Regno Unito (291,9 milioni)

affaccio solo sul davanti, immagino); e quanto al turismo ha poche idee ma fulminanti: «Quando hai fame prima pensi a riempire il frigorifero, poi a mangiare meglio. Se elimini il turismo si svuota il frigo e non mangiamo più».

Lo sfruttamento senza limiti

Ma il punto con il turismo è proprio questo: riempire il frigo e tuttavia i proprietari del medesimo frigo non pensano che esso sia mai riempito abbastanza. Dunque guai a chi voglia mettere loro un limite. Lo sfruttamento selvaggio delle risorse turistiche ha così creato a Venezia come in molti altri luoghi della Penisola un vasto intreccio d'interessi che tiene insieme tanto i proprietari del frigo che quelli che hanno il permesso di aprirlo solo una volta al mese: un intreccio che risulta virtualmente inspiegabile e mira in pratica a essere il padrone della politica locale e delle sue decisioni. Troppo spesso riuscendoci.

Anche in conseguenza di un fatto che ha dell'incredibile. E cioè che l'Italia non ha alcuna specifica autorità politica nazionale responsabile per il turismo: solamente un'agenzia volta alla promozione dell'offerta turistica e peraltro da tempo immemorabile agonizzante per totale mancanza di fondi e dunque ridotta all'impotenza. Quindi nessuna pianificazione con relativi obiettivi, nessun tentativo di governo dei flussi grazie a opportune incentivazioni e disincentivazioni, nessun'iniziativa altresì per impedire i diffusissimi abusi ai danni dei turisti, nulla. Così tutto è frantumato in mano alle Regioni. Vale a dire in mano alla ben nota lungimiranza, disinteresse, e capacità di governo mediamente propri delle loro classi politiche.

E di cui resta testimonianza memorabile, proprio a Venezia, il Mose con la sua ramificata Banda Bassotti composta quasi tutta di veneti purosangue (vero presidente Zaia? Ma un tempo non era Roma ad essere «ladrona»?).

Il silenzio delle istituzioni

Il turismo, insomma, è diventato il nuovo veleno che sta uccidendo i paesi e le città italiani, il nostro patrimonio d'arte e di cultura, spesso il nostro modello di vita e di relazioni sociali. C'è ancora a Venezia, mi chiedo, un tessuto di vita che in qualche modo possa dirsi veneziano, che abbia a che fare con la storia della città? E se c'è, quanto potrà durare ancora di questo passo? Ed è giusto questo? Ma soprattutto, è giusto che a decidere della sorte di Venezia siano solo gli iscritti all'anagrafe della città? Che il sindaco di Venezia tutto solo possa decidere ad esempio di progettare un nuovo terminal marittimo o un nuovo canale che consenta di accrescere l'afflusso in laguna delle grandi navi? Che sempre lui da solo possa consentire feste ed eventi devastanti tipo Carnevale, rinviare sine die il piano per il traffico acque, rilasciare licenze di ogni tipo, salvo poi, quando per qualche ragione monta la protesta, allora dare il via a tutto uno scaricabarile, a tutto un nascondersi dietro i «bisogna studiare», «bisogna capire», «mi dispiace ma la competenza non è nostra»? È giusto, ripeto, va bene così? Si risponda come si vuole. A me sembra solo che in qualche caso, come è per l'appunto questo, siano sempre di più gli italiani ai quali piacerebbe che, non dico a decidere, ma almeno a far sentire la propria voce alta e forte ci fossimo uno Stato e un governo italiani.

di PIPPOLO DINE RIVERATA

● Sul dati italiani Eurostat mostra che l'anno passato la tipologia di arrivi ha visto una leggera maggioranza (50,4% sul complesso delle notti pernottate) dei visitatori con passaporto italiano su quelli stranieri, arrivati cioè dal resto dell'Europa e del mondo (49,6%)

● Nel 2015, secondo l'Istat, sono stati 55.033.682 gli arrivi internazionali, mentre nei primi sei mesi dell'anno passato (gennaio-giugno) risultavano essere 23.031.721



MARGHERA Il ministro ha incontrato il segretario del Pd Scattolin Delrio garantisce per il Porto

Il ministro Graziano Delrio ha detto al Pd veneziano di stare sereno sul futuro del Porto perché Venezia Porta d'Oriente è «nella prospettiva del Governo».



Il responsabile dei Trasporti ha ricevuto ieri Gigliola Scattolin, il segretario metropolitano del Pd che si è recata a Roma proprio per chiedere attenzione allo sviluppo delle infrastrutture del territorio.

Il ministro ha riposto che l'attenzione c'è tutta e che, infatti, nella prossima missione diplomatica in Cina, la città «sarà valorizzata per il suo ruolo strategico nell'alto Adriatico».

Gigliola Scattolin ha ringraziato il ministro ma non ha intenzione di mollare l'osso e quindi ha rilanciato chiedendo la convocazione di un Tavolo tra i vari attori istituzionali: «In tema di infrastrutture non si può più attendere, ogni giorno perdiamo risorse locali umane ed economiche. I temi da affrontare sono molti e inevitabilmente legati tra loro, dalla gestione del passaggio delle grandi

navi, alla crocieristica, dalla riqualificazione e rilancio di Porto Marghera all'investimento sull'aeroporto e i suoi collegamenti; dall'alta velocità alla metropolitana di superficie fino alla messa in sicurezza della Roma».

E, tornando sulla questione Porto, commerciale e crocieristico e della viabilità per collegarlo ai nodi europei, il segretario ha detto al ministro che serve «una programmazione unitaria e armonica. Non è più tempo di scarico di responsabilità tra diversi livelli istituzionali, per vedere poi bloccati gli iter degli interventi». (e.t.)

© r produzione riservata

Porto di Genova il grande freddo nomine al palo

L'Anac, l'autorità anticorruzione guidata da Raffaele Cantone, a fine anno ha ricevuto tutti i curricula dei membri del comitato di gestione. Dovrà valutarne i profili e decidere se le scelte siano effettivamente rispettose di quanto chiede la legge, cioè competenza massima sui temi della portualità e piena rispondenza a quanto indicato. Sulla competenza, difficile pensare che ci possano essere problemi per i nomi indicati dagli enti. Qualche intoppo potrebbe insorgere però sull'età di uno dei "designati", l'ex presidente dell'autorità portuale di Savona Rino Canavese, che dopo l'esperienza pubblica (16 anni fra segretario generale e presidente) ha intrapreso quella privata come consulente del gruppo Gavio. Canavese, che più d'uno ha già notato in queste settimane a Palazzo San Giorgio, ha infatti più di 65 anni di età, limite indicato dalla legge per far parte del comitato di gestione. Il comune di Savona lo ha comunque designato, specificando che non si tratta di un incarico che prevede compensi.

Ma più dei nomi, su cui appunto non dovrebbero sorgere particolari problemi, qui spaventano i tempi. Il pronunciamento dell'Anac, chiamato a giudicare anche i

board di altri porti, potrebbe durare ancora a lungo. E fino ad allora non potrà insediarsi il comitato di gestione. Che a sua volta dovrà nominare il segretario generale.

Anche su questo fronte, silenzio. A chi toccherà la poltrona di numero due della prima authority d'Italia? La convergenza di Delrio e del governatore Toti sull'ex segretario generale della Regione Signorini aprirebbe una legittima aspirazione al centrosinistra. Signorini è stato valutato come un tecnico, quale effettivamente è. Ma nella logica di un ticket al comando dello scalo il Pd potrebbe almeno tentare di battere un colpo. A livello genovese, piace ad esempio l'attuale direttore dell'autorità Marco Sanguineri, cinquantenne di

grande competenza, chiamato a San Giorgio dall'allora presidente Giuliano Gallanti. Ma non è escluso che Signorini decida invece di procedere con una scelta esterna alla città, chiamando dalla capitale un manager di esperienza nel settore della blue economy.

Comunque sia, anche questa partita è ferma, congelata. Ancora per quanto? Come si diceva prima, senza comitato di gestione nulla si muove. Il fatto è che dal comitato passano tutte le questioni-chiave del porto, atti e delibere che consentono al "megascalo" di programmare e decidere.

Quali? Purtroppo, c'è solo l'imbarazzo della scelta, a cominciare dalla proroga delle concessioni, per proseguire

con il futuro delle riparazioni navali e dei bacini di carenaggio, la nuova organizzazione del lavoro, l'aggiornamento del piano regolatore portuale (è sempre in vigore quello del 2000 di Gallanti).

L'impressione, però, è che in fondo tutto questo silenzio attorno a Palazzo San Giorgio non preoccupi più di tanto la città che appare disattenta ai destini di quello che il governo indica pur sempre come "il porto d'Italia". E questo sarebbe davvero grave. Tutto fermo? Pazienza. Ma i tempi potrebbero dilatarsi. E con le elezioni alle porte tutto potrebbe bloccarsi per riprendere in estate. Con quale maggioranza a Palazzo Tursi, peraltro, ancora non si sa.

(massimo minella)

BiLog La Spezia - Piacenza per politiche trasporti



LA SPEZIA – La Spezia e Piacenza unite per una due giorni dedicata alle politiche europee sui trasporti e la logistica. È il BiLOG – Logistics and Maritime Forum l'evento organizzato dall'autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – che unisce i porti della Spezia e di Marina di Carrara – e dal Comune di Piacenza per i giorni 15 e 16 febbraio.

L'edizione 2017 si terrà proprio a Piacenza mentre, come da protocollo d'intesa, il prossimo anno si sposterà nella città ligure. Tra i temi che saranno trattati le autostrade del mare e i corridoi della rete Ten-T, il green shipping, i fondi europei, il trasporto su ferro. Parteciperà alla sessione di mercoledì 15 la presidente dell'Ap Carla Roncallo. Tra i relatori il coordinatore dell'Unione Europea Brian Simpson e José Anselmo, former european commission principal advisor.

VENTIQUATTRORE

IL «GIALLO» DA UNA FOTO SUL WEB

IN QUESTI GIORNI DI ACCESSO DIBATTITO O SUI BACINI DI CARENAGGIO, LA FOTO DEI PONTEGGI ALLESTITI ALL'INTERNO DELLA STRUTTURA SEQUESTRATA HA SCATENATO LA RUMBA SUI SOCIAL. CHE CI FANNO?

Bacino galleggiante, ultimi rilievi Il dissequestro entro fine mese

Ultima visita dei periti nei prossimi giorni. E sui social scoppia il caso

LIVORNO IL BACINO galleggiante «Mediterraneo» potrebbe essere finalmente dissequestrato dalla magistratura entro la fine del mese. In questi giorni il personale del cantiere Benetti ha provveduto a mettere in sicurezza il percorso interno al relitto dell'«Urania», la navetta oceanografica che abbattendosi su un laio aveva provocato il

sinistro e la morte di un operaio; intervento, quello della Benetti, indispensabile perché i periti del tribunale possano effettuare l'ultima ispezione al relitto alla ricerca di conferme sulle cause tecniche del sinistro.

SECONDO quanto è stato possibile apprendere, l'intervento della Benetti - su delega dell'Autorità

portuale - ha rimosso il fango ancora depositato all'interno dell'«Urania», ha provveduto a rinforzare alcuni passaggi (scale e paratie) nell'area delle previste ispezioni, ed ha ulteriormente puntellato lo scafo, che risulta tuttora abbattuto di una quindicina di gradi sulla sinistra. Ma in questi giorni caldi di dibattito sui bacini di carenaggio, il movimento all'interno

della struttura sequestrata, visto e fotografato dall'esterno, per qualcuno ha fatto pensare ad altro. E sui social era partita la rumba: Che ci fa tutta quella carpenteria in un'area sotto sequestro? Chi ha dato il permesso ad operare? La risposta è che tutti gli interventi sono stati nei giorni scorsi verificati dai tecnici dei Vigili del Fuoco al fine di garantire la loro corretta esecuzione e quindi la sicurezza dei porti della magistratura che dovranno entrare nel relitto. È previsto che con un'ultima visita dei periti, annunciata sul posto entro pochi giorni, il magistrato inquirente possa finalmente avere tutti gli elementi che saranno in grado di consentirgli di sbloccare il bacino. Risaprendo quindi la strada sia alle ulteriori e definitive riparazioni, sia alla rimozione del relitto dell'«Urania», sia infine alla ripresa dell'iter della gara per la gestione del «sistema bacini» livornese.

A.F.



MEDITERRANEO
Il bacino galleggiante sotto sequestro con la nave Urania: i ponteggi ci sono per consentire i rilievi in sicurezza

IL PERSONAGGIO

L'IMPEGNO
SALDATORE ALLA CMF
STRAZZULLO È DIVENTATO
SEGRETARIO Fiom NEL 2001

«RESTO IN ZONA...»
ORA SI PRENDE UN PO'
DI RIPOSO MA ASSICURA
«RESTO NEI PARAGGI»

Ultimo giorno di Strazzullo alla Cgil: «Sì, con me finisce un'era. Ma...»

Dopo sette anni alla guida del sindacato, il saluto del segretario

di MICHELA BERTI

- LIVORNO -

OGGI è l'ultimo giorno di servizio per Maurizio Strazzullo segretario provinciale della Cgil. Con lui se ne va «in pensione» un pezzo di storia di questa città. Dal 2001 al 2008 è stato segretario della Fiom Cgil poi, dall'anno successivo, è stato eletto alla guida del sindacato di via Giotto Ciardi. Saldatore, nato tra le lamiere della Cmf «ho vissuto tutto il travaglio di questa realtà produttiva».

Strazzullo, si guarda alle spalle e cosa vede?

«Sono stati anni vissuti intensa-

I NUMERI

«Ho ereditato una realtà con 48mila iscritti ora siamo a quota 52mila»

mente. Anni di grandi crisi e cambiamenti su tutto il territorio e non mi sono fatto mancare nulla».

Il momento più difficile?

«Ne ho attraversati diversi. Il primo, sicuramente quello più duro, è stato dentro la Cmf, il mio luogo di lavoro; poi c'è stato il Cantiere e l'ultimo, che ricordo con sofferenza, è la vertenza della Trw».

Cosa ricorda invece con soddisfazione?

«Quando incontro in città i lavoratori che mi attaccavano e ora sono tranquilli con le loro famiglie io sono contento».

C'è qualcosa che non rifarebbe?

«Mah - sospira - le cose vanno vissute in quel contesto e in quel momento. Poi si commettono errori, certamente, soprattutto quando ci si mette la faccia. E comunque ho sempre fatto del mio meglio. Chiudo questa importante esperienza avendo ereditato un sindacato con 48mila iscritti e ora siamo a quota 52mila. Abbiamo un piano del lavoro che tutti sul territorio hanno preso come riferimento».

La partita del cantiere Orlando le sta particolarmente a cuore...

«Ci sono alcune esperienze che devono rendere la città orgogliosa, non solo il sottoscritto: dalla Cmf, eravamo 150 e oggi ci sono mille lavoratori in quelle aree, al Cantiere. Abbiamo gestito un fallimento rilanciando e diversificando su settori più innovativi. Dispiace, però, che gli imprenditori livornesi non abbiano seguito questa strada, cioè non hanno colto le opportunità derivanti da questo settore. Capisco le titubanze soprattutto all'inizio, ora però sono più di dieci anni che la Benetti è qui e chi ha scommesso su questa realtà produttiva ha aumentato l'occupazione».

Perché succede questo a Livorno?

«Qui c'è poca imprenditoria, poca voglia di rischiare. Questo atteggiamento appartiene alla storia di Livorno, una città nata intorno al-

le partecipazioni locali».

Lei ha fatto il sindacalista con la tessera del partito in tasca...

«Sì, prima veniva la tessera della Cgil poi quella del Pci, ma non quella del Pd. Vedevo un incrocio forte tra sindacato e politica...».

Vedevo...

«Sì, nel passato, perché oggi non lo vedo più. Ci sono stati notevoli cambiamenti: da essere cinghia di trasmissione di un partito a finire quasi odiati dallo stesso soggetto politico. Non è semplice da accettare».

Lei è stato cercato dalla politica?

«No, mai. Anche perché ho sempre mantenuto una mia identità come sindacalista e rappresentante dei lavoratori. Non sono stato dentro cerchi magici».

Cosa farà da grande?

«Mi prendo un periodo di riposo, per ora e poi vediamo, quando c'è la passione, staccare del tutto non è facile... Sono stato fortunato perché ho fatto qualcosa che mi è piaciuto e sono stato pagato per farlo».

Prima del congedo, a Livorno cosa dice?

«Livorno, penso a chi la amministra. Credo che qualcuno dentro il Movimento Cinque Stelle stapperà una bottiglia, perché con me finisce un'epoca. Avrei voluto potermi misurare sui problemi veri della città. Da loro (grillini, ndr) più di umiltà, ma non la vedo. Mi auguro che avvenga con il nuovo onnino dirigente».

OGGI IL VOTO: ZANNOTTI NEL TOTO-NOMI

Cgil, dopo 8 anni Strazzullo lascia il vertice

■ ZUCCHELLI IN CRONACA

Cgil, Strazzullo oggi lascia il timone «8 anni nella bufera»

Assemblea per votare il successore: Zannotti in pole position
«È cambiato il mondo, sono saltati tutti i riferimenti»

► LIVORNO

«Quanto a crisi, non mi sono fatto mancare niente: non me ne sono persa una». Maurizio Strazzullo oggi lascia la guida della Cgil dopo otto anni: esattamente gli otto anni della Grande Crisi innescata dal patatrak di mutui subprime e Lehman Brothers. Ma neanche il periodo precedente era stato rose e fiori: basti pensare che era arrivato al vertice del metalmeccanico Fiom con lo choc del Cantiere Orlando e, subito dopo, la chiusura dei cancelli della Delphi come simbolo-chiave delle multinazionali che fanno la valigia. Anzi, si potrebbe risalire all'indietro ancor di più: era lui il responsabile Fiom alla Cmf, lo stabilimento di grande carpenteria metallica chiuso nel '98. «Ma lì siamo riusciti a far decollare una reindustrializzazione che ha portato in quell'area a moltiplicare per 7-8 gli addetti dei tempi della Cmf e far arrivare l'occupazione a quota mille», dice ora l'ex segretario.

Oggi in casa Cgil si officerà il rito dell'assemblea dei delegati: voteranno il nuovo segretario. E se nessuno vuol sbandarsi nell'anticipare il responso delle urne, è in pole position il nome di Fabrizio Zannotti, proveniente dal sindacato chimici e poi arrivato alla segreteria confederale con l'ascesa di un team

di dirigenti.

L'esempio della reindustrializzazione delle aree ex Cmf dà a Strazzullo il destro per dire che sono stati anni di sfide dure e pesanti, ma non soltanto una sfilza di sconfitte. «Appena diventato segretario della Camera del lavoro, ho dovuto affrontare l'annuncio della vendita della raffineria Eni: siamo riusciti a fermarlo, e non era così scontato».

SALTATI I RIFERIMENTI

Nell'era di Strazzullo gli iscritti alla Cgil livornese sono passati da 48mila a 52mila («è il miglior risultato in Toscana»). Intanto si è registrato «un cambiamento che ha fatto saltare tutti i punti di riferimento». Ad esempio, nel modo di assorbire le emorragie occupazionali: «In passato la chiusura di uno stabilimento aveva come contraltare una espansione del lavoro autonomo o l'allargamento degli organici del sistema pubblico, a partire dalle municipalizzate. Adesso no». Ad esempio, nel rapporto fra sindacato e istituzioni dopo lo scossone che ha portato i Cinque Stelle al governo della città: «Ma non si creda che sia solo una questione con il M5s. Perché con il Pd forse andiamo d'amore e d'accordo? Le aggregazioni di forze sociali, non li vuole più nessun leader politico. E io sono anni e anni che non ho più tessera Pd». Ad

esempio, nel futuro del segretario Cgil dopo la fine del proprio mandato nel sindacato: «Semplicemente vado in pensione. Avete mai visto che in passato accadesse così?».

Quanto al domani da consegnare a chi verrà? Il segretario uscente ovviamente gira al largo dalla tentazione di dare la bussola al successore. Ma ribadisce un tema che più volte ha ripetuto: «Il cambio di volti nel sindacato potrà forse facilitare un nuovo inizio nei rapporti con il sindaco Nogarin. Mi auguro che i livornesi non debbano più vedersela con questa campagna elettorale permanente che sfiancherebbe qualunque tentativo di rimettersi in piedi: bisogna smetterla di scontrarsi fra noi e, soprattutto, di rimettere in discussione tutto ogni due mesi. Come si fa a dire che sui bacini è necessario tornare indietro e ripartire daccapo? Occorre progettualità di lungo periodo».

Strazzullo tira la riga del totale e insiste a riassumere tutto così: «È cambiato il mondo: non un pezzetto, tutto il mondo». Il format della battaglia sindacale del passato era questo: grande protesta locale per chiedere nuovi carichi di lavoro per l'industria (pubblica), Pci e Dc litigavano sì ma poi convergevano a Roma per dirottare su Livorno la costruzione di una nave e si andava avanti per un al-

tro po.

TRAPASSATO REMOTO

Per il segretario uscente tutto questo ormai è archiviato nel trapassato remoto: per una multinazionale le proteste locali non sono neanche un rumore di fondo, non le sentono nemmeno. Si spiega così il caso Trinseo: anziché negoziare su chiusura si è chiusa no («tanto abbiamo imparato che quando una multinazionale decide non torna indietro»), ecco che la trattativa è per evitare che la battaglia sia solo sui principi e poi i lavoratori si ritrovino non solo senza lavoro ma anche scalzi e nudi in termini di sostegni al reddito nella fase di transizione.

A questo proposito, il leader sindacale ormai sulla porta della Cgil segnala un aspetto: sulle mobilità in deroga, là dove ci si immaginava di trovare 2-3mila posizioni di lavoratori se ne sono trovate 300. «Dipende dal fatto che l'occupazione è sempre più sbriciolata: altro che precariato, siamo nel regno dell'iper-precariato e del turbo-voucher. Con un netto abbassamento del profilo professionale». Tradotto: la generazione precedente viveva la stagione della grande fabbrica sindacalizzata con tutte le rigidità annesse e connesse, ecco che si è saltati ai lavoricchi precarissimi, assai più frastagliati che in altre città.

Mauro Zucchelli

Rilancio Livorno, workshop all'Interporto



Nella foto: (da sinistra) Lorenzo Bacci, Gianfranco Simoncini e Rocco Guido Nastasi.

COLLESALVETTI – Rilancio del polo produttivo dei Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo, atto secondo (o terzo, in base alla nascita degli accordi): nella sala delle riunioni dell'Interporto Vespucci di Guasticce, l'assessore regionale toscano Gianfranco Simoncini, il presidente dell'Interporto Rocco Guido Nastasi e il sindaco di Collesalveti Lorenzo Bacci hanno presentato il programma di finanziamenti alle imprese sviluppato da Invitalia.

Progetto concreto, dal titolo suggestivo di "Rilancio Livorno", che ha già raccolto le adesioni di una ventina di imprese, in un bando che sarà concluso entro la metà del mese prossimo. I termini economici e burocratici sono stati illustrati da Stefano Immune di Invitalia, presenti per la Regione Toscana – che come ha detto Simoncini ci ha messo notevoli risorse – Simonetta Baldi, Alessandra Succhiarelli e Guido Cruschelli, per le politiche del lavoro e la formazione professionale. Amaro il contorno: due striscioni presentati (ma poi correttamente rimossi dopo pochi minuti dagli stessi contestatori) per chiedere polemicamente dove siano i fondi tante volte promessi per l'area di crisi industriale. Agli striscioni e ai loro autori ha voluto rispondere lo stesso Simoncini, in termini molto collaborativi, elencando gli interventi fatti dalla stessa Regione a sostegno delle imprese e dei posti di lavoro: riconferma del sito produttivo della Solvay; 250 milioni già destinati alla piattaforma Europa del porto; 10 milioni a supporto degli altrettanti milioni dello Stato con Invitalia per il polo (17 le imprese coinvolte in una valutazione che chiuderà alla fine del mese);

- segue

intervento per il raccordo ferroviario tra Darsena Toscana e rete Fs; impegno per lo "scavalco" tra porto e Vespucci (il progetto è in atto e richiederà un ulteriore contributo della Regione, che si sta impegnando per trovare le risorse); 5 milioni al Polo tecnologico; interventi nell'ambito del Job-Act nazionale per 252 lavoratori dell'area livornese e ammortizzatori o impiego socialmente utile per altri 180 circa; formazione professionale potenziata e in sviluppo.

Il sindaco Bacci – unico presente sul tavolo dei relatori dei tre comuni interessati: vorrà dire qualcosa? – a sua volta ha ricordato come l'impegno della sua amministrazione si è sviluppato per "ripensare" l'Interporto anche come area di insediamenti produttivi, oltre che come retroporto e area logistica; varando anche una serie di provvedimenti che tendono a ridurre le trafile burocratiche per le imprese che intendono installarvi.

La giornata si è conclusa con una serie di colloqui specifici tra le imprese intenzionate ad avvalersi del progetto "Rilancio" e Invitalia. Colloqui che dovranno individuare, non oltre il prossimo marzo, l'iter completo per chi otterrà il supporto pubblico.

Ma sui tempi alle solite: avanti adagio

LIVORNO – Bisogna riconoscerlo: a margine del workshop dell'altro giorno I, la brochure presentata da Invitalia con tanto di graziose hostess era davvero allettante. Cartonata di lusso, chiara nel programma e negli strumenti agevolativi sia nazionali che regionali, apriva il cuore alla speranza. E pazienza poi se i disoccupati che hanno disteso gli striscioni di protesta la pensavano in altro modo, contestando i tempi infiniti del progetto. I colloqui che si sono svolti con la quindicina di imprese interessate al progetto dovrebbero aver dato un segnale di speranza anche per loro.

Però c'è un però. Gianfranco Simoncini, assessore regionale, ha sviluppato la quasi totalità del proprio intervento quasi giustificandosi per i ritardi nei tempi: compreso il ritardo ulteriore dovuto alle richieste di integrazioni da parte della Corte dei Conti. Maledetta burocrazia, d'accordo; ma che un programma di rilancio fortemente voluto dalla Regione con tanto di varo ufficiale a metà del 2015 oggi sia ancora impantanato – fino al prossimo marzo – tra gli infiniti sbarramenti degli incroci di competenze, alla fine giustifica l'exasperazione di chi è senza il pane quotidiano da mesi. E delle stesse aziende che sul programma di rilancio hanno creduto e si sono impegnate, contando sui finanziamenti che ci sono da mesi e cercando di battere le tante concorrenze – specie straniere – nel principio del "presto e bene". Un principio che nella sua applicazione – ci perdonino la franchezza Invitalia e Simoncini – forse sarà anche operato bene, ma non certo presto. Come recita il vecchio detto marinaresco, siamo all'"Avanti adagio, quasi indietro".

Un semestre di import Livorno in controtendenza



Riccardo Breda

LIVORNO – Nel primo semestre 2016 Livorno va in controtendenza sul commercio estero rispetto alle altre province della Toscana. Alla forte impennata dell'import (+7,4%) per la straordinaria crescita dei mezzi di trasporto, fa da contraltare una frenata nell'export (-4,6%) condizionata dal calo del prezzo del greggio e dallo stop delle acciaierie piombinesi.

Il Centro Studi e Ricerche della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno ha ultimato in questi giorni un rapporto sull'andamento del commercio estero nel primo semestre del 2016. I contenuti salienti del rapporto, indirizzato a fornire una fotografia dell'interscambio commerciale con i mercati esteri per le province di Grosseto e Livorno, sono qui di seguito sintetizzati, mentre lo studio completo è disponibile sulla apposita sezione del sito camerale.

Col primo semestre 2016 pare affievolirsi il periodo espansivo del commercio estero italiano, in precedenza favorito anche da alcuni fattori esogeni all'economia nazionale che avevano iniziato ad agire già dalla seconda metà del 2014: una svalutazione dell'euro rispetto alle principali monete internazionali ed una poderosa diminuzione del prezzo del petrolio. Ora che i due fenomeni si sono stabilizzati, pare raffreddarsi pure l'interscambio nazionale con l'estero, che rimane comunque su livelli storicamente elevati. Nel periodo in esame, l'export nazionale è rimasto fermo sui livelli del giugno 2015, mentre l'import è diminuito di 3,3 punti percentuali, così che il saldo commerciale con l'estero risulta ancora più positivo che in passato.

- segue

Al contrario di quanto visto per l'intero Paese, la Toscana mostra ancora la solita "vivacità" sui mercati esteri e mette a segno variazioni moderatamente positive sia dal lato delle esportazioni, sia su quello delle importazioni. Il territorio toscano ha, in definitiva, un grado di apertura al commercio estero ed una propensione all'export maggiori rispetto alla media delle regioni italiane.

Livorno è la provincia che spesso va in controtendenza rispetto all'andamento regionale: per la tipologia delle produzioni "ospitate" è storicamente orientata verso l'import piuttosto che l'export, tanto che è l'unica in Toscana a mostrare un saldo commerciale con l'estero costantemente negativo. Il semestre si è chiuso con un incremento delle importazioni del 7,4% ed una contrazione delle esportazioni del 4,6%.

Grosseto ricalca l'andamento nazionale per quanto riguarda le variazioni tendenziali (import -0,5%, export invariato), ma resta un territorio orientato solo in minima parte verso i mercati esteri: in pratica, al di là delle variazioni percentuali, l'entità del commercio grossetano con l'estero risulta estremamente contenuta in termini di valori, ma ampiamente positiva in termini di saldo commerciale.

Le importazioni livornesi si concentrano in due specifici settori merceologici: i prodotti dell'estrazione di cave e miniere e i prodotti delle attività manifatturiere ed il primo semestre del 2016 non cambia la sostanza delle cose. Col ridursi del prezzo del greggio, il settore estrattivo ha perso notevolmente d'importanza ormai da due anni: in termini di valore è passato da oltre un miliardo di euro della metà 2014 ai 470 milioni attuali. Il pesante calo tendenziale subito è dovuto in primis al petrolio greggio, il cui prezzo è diminuito tendenzialmente anche nel semestre in esame e, in misura minore, ai minerali metalliferi, l'import dei quali si è praticamente azzerato, stante la parziale inattività delle acciaierie piombinesi. Le importazioni dei prodotti manifatturieri hanno, al contrario, sperimentato una forte ascesa: nel primo semestre 2016 superano i due miliardi di euro e crescono tendenzialmente di oltre un quarto nel valore.

- segue

A commento dello studio Riccardo Breda, presidente della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno ha sottolineato, riprendendo le considerazioni di Giuseppe De Rita in occasione della recente presentazione del Rapporto sulla situazione sociale del Paese che "nel limbo segnato da dinamiche dello zero virgola" il commercio estero costituisce, per un Paese come l'Italia (decimo nel mondo per esportazione e undicesimo per import), una leva fondamentale per ridare slancio e robustezza all'attesa ripresa economica. Negli ultimi anni la Toscana ha reagito in maniera migliore rispetto ad altri territori alla profonda crisi che ha colpito l'economia nazionale, anche grazie alla capacità delle proprie imprese di operare con successo sui mercati esteri. I dati Istat elaborati dal Centro Studi e Ricerche riferiti alla prima metà del 2016 confermano tale andamento, così come confermano due note specificità del territorio che va da Collesalveti a Capalbio: la particolare unicità dell'economia livornese in ambito toscano, strutturalmente orientata all'import piuttosto che all'export, e lo scarso grado di apertura verso l'estero di quella grossetana, maggiormente predisposta al mercato interno. I dati riflettono per diversi aspetti anche l'attuale situazione economica delle due province, che si presenta, così come il Paese nel suo complesso, con luci ed ombre: dalla crescita delle attività portuali al perdurare di incertezze nella concreta declinazione operativa dei più ampi disegni, dalla robusta ripresa dell'automotive e dei mezzi di trasporto in genere, alla discreta espansione dei comparti della chimica e dell'agroalimentare, alle non ancora risolte problematiche del futuro delle acciaierie piombinesi. E' evidente, ha concluso Breda, che la nostra presenza sui mercati internazionali, così come quella del made in Italy, come evidenziato dal Censis, deve superare le penalizzazioni procedurali, logistiche ed infrastrutturali che complicano la vita alle imprese e ci rendono deboli come luoghi di attrazione, transito, scambio e smistamento merci limitando lo sviluppo delle pur presenti potenzialità dei nostri territori.

Aferpi, Calenda convoca i sindacati Ma lo sciopero di domani non salta

Piombino, grande attesa per l'incontro che si terrà a Roma

- PIOMBINO -

IL MINISTRO Carlo Calenda incontrerà le organizzazioni sindacali martedì 21 febbraio. L'attesa convocazione al ministero dello sviluppo economico è arrivata ieri in mattinata. Ma lo sciopero di 24 ore indetto da Fim, Fiom, Uilm e Ugl per domani con manifestazione fin sotto il Comune - dove si terrà la «Cabina di Regia» regionale - si terrà comunque. Un incontro che i sindacati invocavano fin dal giorno dopo quello avuto dal presidente Issad Rebrab con Calenda. La mobilitazione di domani arriva dopo quella del 2 febbraio e dopo la manifestazione di Piombino Logistics di lunedì per la proroga della concessioni demaniali al porto, proroga che è arrivata fino al 15 giugno. Ma adesso dal ministro i sindacati si aspettano risposte e indirizzi certi su come proseguire questa vicenda.

ED INFATTI, «andremo all'incontro sapendo che non si può continuare a tergiversare - ha evidenziato Lorenzo Fusco coordinatore Rsu Uilm Aferpi - una situazione del genere non può essere più sostenuta. Le indiscrezioni parlano di una proroga concessa da parte del Ministro all'impre-



IN PIAZZA Nuovo sciopero in attesa dell'incontro con il ministro Carlo Calenda, a destra

ditore per presentare il piano industriale con relativo cronoprogramma a marzo e che successivamente il Governo ne verificherà la fattibilità». Per la Uilm è necessario «fare una volta per tutti chiarezza. Altri ritardi non sono più tollerabili. Senza risposte certe e concrete il Governo deve indicare le soluzioni alternative per Piombino che non possono però vederci ripartire da zero». Anche Rosa-

rio Rappa, segretario nazionale Fiom e Mauro Faticanti, responsabile siderurgia della Fim, sono chiari: «E' necessario che nell'incontro del 21 febbraio il Governo assuma delle decisioni, dando risposte definitive alle nostre rivendicazioni. Il tempo sta per scadere. Gli impegni assunti dalle parti vanno mantenuti».

INFINE il coordinamento Cam-

ping Cig Articolo 1 propone ai sindacati un'iniziativa e cioè che chiedano subito a Rebrab «di sottoscrivere un accordo per il prolungamento di due anni, a partire dal 1/7/2017, il mantenimento degli attuali livelli occupazionali e delle attività imprenditoriali. Se il patron non firmerà, si sarà tolta la maschera e mostrerà a tutti il bluff del suo presunto interesse per la siderurgia».

Delrio ad Ancona sui lavori



Nella foto: il ministro Delrio e il presidente Giampieri in porto.

ANCONA – Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio ha visitato giovedì scorso il porto di Ancona in occasione dell'inaugurazione dei lavori di potenziamento della Banchina 22. Il ministro, accompagnato dal prefetto di Ancona Antonio D'Acunto, dal presidente dell'AdSP dell'Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri e dal direttore marittimo delle Marche, C.A. Francesco Saverio Ferrara, ha poi visitato altre aree del porto in fase di sviluppo o concluse.

Il ministro ha visitato per la prima volta con il presidente Rodolfo Giampieri il porto di Ancona come sede della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale. «Le nuove Adsp dell'Italia come porta d'Europa nel Mediterraneo – ha detto – si ispirano a modelli europei, con strutture decisionali snelle, che favoriscono investimenti, lavoro, produttività. Qui ad Ancona è stato condotto un lavoro importante. Ancona, per noi è un punto insostituibile, una delle porte dell'Oriente. Deve continuare così e con la nuova riforma potrà crescere ancora meglio».

«Le Adsp rispondono al ministero, ma appartengono alle città – ha continuato Delrio – sono un bene comune del territorio e degli enti locali. Dare il via oggi a nuovi lavori, vuol dire anche rendere concreta, a questo territorio bello ma provato, di poter ripartire».

«Il contesto della portualità è buono. Dai primi dati sappiamo che nel 2016 i porti italiani hanno superato gli 11 milioni di passeggeri, un record storico, e 10,5 milioni di teus. E' stato un anno di crescita e consolidamento, dobbiamo continuare così».

- segue

Il presidente dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale Rodolfo Giampieri ha dichiarato: «Ringrazio il ministro Delrio per la sua presenza e per tenere a battesimo l'inizio dei lavori della Banchina 22, prima opera avviata dalla nuova Autorità di Sistema Portuale. Un investimento per un'infrastruttura utile ed orientata al mercato con l'obiettivo sia di un ritorno economico sugli investimenti, che per un aumento del lavoro e dell'occupazione. Nel dialogo con il ministro abbiamo condiviso fortemente la necessità del nostro percorso sul tema della sostenibilità e del dialogo porto-città, come ulteriore strumento di sviluppo e crescita».

Nella nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico, il Porto di Ancona ha incluso anche i porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona. L'integrazione con gli altri porti è stata completata in appena un mese grazie alla professionalità e alla collaborazione con i locali uffici delle Capitanerie di porto.

Oggetti dell'inaugurazione e della visita del ministro sono stati:

- la vasca di colmata del porto di Ancona, recentemente utilizzata per completare il dragaggio della Banchina allestimento Fincantieri, ultimato il 7 febbraio scorso;
- il sito del prolungamento della Banchina rettilinea, i cui lavori saranno avviati entro la primavera per il prolungamento di 273 metri, con ulteriori 35.000 metri quadri di nuovi piazzali, per un incremento di offerta di ulteriori 140.000 TEU/anno;
- il bacino della Banchina rettilinea oggi operativa, che sarà portato a 14 metri di profondità, rendendo Ancona l'unico porto in Adriatico oltre a Trieste a disporre di fondali di tali caratteristiche;
- il Molo Clementino con il Porto Antico e l'area di nuovo banchinamento per le navi di più moderna concezione. Il dialogo porto-città ad Ancona è stato rilanciato con l'apertura nel 2015 dell'area del Porto Antico, immediatamente e spontaneamente divenuto luogo di aggregazione della comunità. Uno spazio ideale per sviluppare un nuovo asset turistico-culturale per sviluppare nuova economia ed occupazione.

- segue

Crescita del Porto: turismo ed economia. L'aumento delle dimensioni delle moderne navi da crociera impone una sfida importante per i porti storici italiani, come Ancona. Nel 2015 MSC crociere comunicava che con il termine del programma Rinascimento, le navi che abitualmente toccavano Ancona nella rotazione del Mediterraneo orientale sarebbero passate da 251 a 275 metri di lunghezza. In un anno, grazie al lavoro congiunto di AdSP, Capitaneria e Compagnia armatoriale è stato possibile adeguare l'infrastruttura portuale per consentire a maggio 2016 l'ingresso di MSC Sinfonia, la più grande nave passeggeri mai entrata nel porto storico di Ancona. Per consentire tuttavia al porto, alla città ed al territorio di sfruttare nuovi segmenti di mercato, come le navi passeggeri da oltre 330 metri, è stata preparata dall'AdSP un'ipotesi di sviluppo, il cui procedimento è già stato avviato, per la realizzazione di un ulteriore banchinamento polifunzionale della lunghezza di 350 metri alle spalle del Porto Antico, adatto alle navi di ultima generazione.

La Banchina 22 viene potenziata per consentire l'operatività delle gru semoventi di recente acquisizione da parte degli operatori portuali. L'inaugurazione dei lavori avviene a 16 mesi dall'apertura del bando di gara. La banchina 22 sul Molo Sud del porto di Ancona rappresenta un asset strategico per il porto di Ancona, che in 13 mesi di lavori disporrà di un moderno accosto pienamente operativo e caratterizzato da una notevole flessibilità d'uso, a servizio dei traffici merci in contenitori e di merci varie, in crescita rispettivamente del 4% e del 6% sul 2015. L'investimento del valore di 4,3 milioni di Euro rappresenta un ulteriore sostegno alla competitività e dell'occupazione. I lavori consistono nel rafforzamento della struttura portante, che aumenterà la capacità della banchina di sostenere carichi e movimentazioni di mezzi di sollevamento di ultima generazione e merci solide di ogni tipologia.

Ancona: porta d'oriente. Ancona è il principale porto dell'Adriatico per collegamenti misti merci/passeggeri per Croazia, Albania, Grecia e Turchia. Oltre 1 milione di passeggeri internazionali/anno (circa il 20% del traffico internazionale di passeggeri su navi traghetto d'Italia) e 2,23 milioni di tonnellate di merci su traghetto. Infrastruttura strategica per connettere il Paese con alcuni dei mercati di riferimento principali (primo partner commerciale della Grecia; secondo partner commerciale dei Balcani occidentali; tra i primi 5 Paesi partner commerciali della Turchia), e connettere il mercato comune europeo nell'ottica degli obiettivi della politica TEN-T.

Terminal del Gusto: l'Authority ci crede

Il presidente de "Il Buono srl" Aldo Mattia soddisfatto dopo l'incontro di ieri a Molo Vespucci. Coinvolta anche la Regione Lazio: il 21 febbraio riunione anche con l'assessore Carlo Haussmann. Venerdì terza verifica all'interno della struttura. Sotto la lente dell'Agecontrol i due milioni di euro pubblici



CIVITAVECCHIA - "Un incontro molto costruttivo". È soddisfatto il presidente della società "Il Buono srl" la società che ha promosso ed investito sul progetto del Terminal del Gusto che, dopo un periodo di stallo, è pronto ad essere rilanciato. Lo aveva sottolineato qualche giorno fa: il futuro del terminal dipenderà dalle garanzie che ci fornirà l'Adsp del Mar Tirreno Centro settentrionale. E a quanto pare l'incontro tra Mattia ed il presidente Francesco di Majo ha dato i suoi frutti.

L'Authority infatti avrebbe confermato l'interesse per la struttura, a beneficio del porto e della città. Tanto che si è fatta promotrice anche di un incontro, in programma il 21 febbraio prossimo, con l'assessore all'Agricoltura della Regione Lazio Carlo Haussmann per entrare nel dettaglio della vicenda, con la società che dovrà presentare a Molo Vespucci un piano di lavoro con le attuali criticità da superare per rilanciare il terminal ed essere pronti ad aprirlo per la primavera. Intanto, tra le prime richieste, quella della rimozione di alcune transenne e piccole tettoie attorno all'area per dei lavori di consolidamento.

E la società ha rassicurato anche sulla questione dei fondi europei. «Per tutta la mattina di venerdì - hanno infatti spiegato da "Il Buono" - abbiamo ricevuto la visita dell'Agecontrol, agenzia pubblica per i controlli e le azioni comunitarie, in merito proprio ai due milioni di euro pubblici investiti nel progetto». Si tratta della terza verifica sui fondi comunitari conclusa senza problemi, che ha messo a confronto la congruità della somme spese con la veridicità della rendicontazione, in base ai riscontri delle fatture e degli altri movimenti effettuati.

Nino Criscuolo entra nel Comitato di gestione dell'Adsp del Tirreno centrale

Porti, fatta la squadra campana

Nominato l'ultimo componente del "parlamentino" portuale in rappresentanza del Comune di Salerno. È il primo in Italia a completarsi. Il presidente Spirito: "Vogliamo consegnare il piano triennale entro febbraio", incluse le opere per lo scalo salernitano



Roma. Pietro Spirito ha nominato Nino Criscuolo rappresentante del Comune di Salerno all'interno del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia). L'ufficializzazione è arrivata lunedì scorso nel corso di un incontro a Palazzo di Città tra il sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli, e il presidente Spirito, al quale hanno partecipato anche l'assessore al Dilettando e allo Sviluppo, Roberto De Luca, e Francesco Messineo, segretario generale dell'AdSP.

Una nomina che «ci ha particolarmente confortato» commenta il sindaco di Salerno Vincenzo Napoli: «perché in tal modo faremo valere le nostre proposte che saranno sempre orientate da uno spirito collaborativo, a salvaguardia di quanto costruito in questi anni. Abbiamo rimarcato al presidente Spirito la nostra determinazione al completamento delle opere che noi riteniamo indispensabili per lo sviluppo della nostra struttura portuale e anche lui, con noi, si attiverà presso i ministeri competenti

segue in ultima pagina

Squadra campana

affinché si sbloccino delle pratiche anchilosate che hanno una tempistica non tollerabile». Napoli si riferisce in particolare ai lavori per dragaggi, l'imboccatura di accesso e l'allaccio per i camion "Porta Ovest". L'no sviluppo contenuto nel documento di piano triennale sul quale adesso cominciamo il confronto con le istituzioni e con il comitato di gestione», replica Spirito. «Vogliamo fare in modo» continua «che entro febbraio tale percorso si completi». Collaborazione istituzionale locale e nazionale per incrementare l'incremento del traffico, in tal senso dare vita alla zona economica speciale tra i porti di Napoli e Salerno costituisce un tassello strategico di primario rilievo» secondo Spirito. Lo sviluppo parallelo dei due porti dipenderà per di più, secondo il presidente dell'Adsp del Tirreno centrale, «da quale sarà la scacchiera delle alleanze tra le grandi compagnie armatoriali che stanno ridisegnando la propria strategia per scegliere i porti che sono in grado di garantire competitività».

Questa Adsp è la prima che completa la sua governance tra le altre quattordici istituite circa cinque mesi fa, avendo un comitato di gestione completo e un segretario generale al lavoro. «Abbiamo due porti che dialogano con sistemi diversi dell'armamento internazionale e questa è un'occasione che va colta. Napoli e Salerno possono crescere assieme. Nessuno ha mai messo in discussione che Salerno deve mantenere una natura polifun-

zionale». Per quest'ultima quello che si deve potenziare è la retroportualità. «capace di migliorare e potenziare ciò che le banchine possono fare fino ad un certo punto. Salerno deve costruire la sua retroportualità mentre Napoli la deve utilizzare al meglio, perché sinora le potenzialità esistenti, anche ridondanti, non sono state colte. Proprio per questo» conclude Spirito «la sperimentazione della zona economica speciale è una priorità decisiva».

Mit: A Cagliari il G7-Trasporti

ROMA Si terrà il 21 e 22 giugno in Sardegna, a Cagliari, il G7 Trasporti. E' stato individuato nel capoluogo sardo il luogo adeguato per accoglienza e sicurezza delle delegazioni. Saranno presenti la Commissaria Europea Violeta Bulc e i ministri dei Trasporti di Canada, Francia, Germania, Italia, Giappone, Regno Unito e Usa e, per la Commissione europea. Come anticipato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, al vertice G7 Trasporti di Karuizawa in Giappone, i temi affrontati saranno il valore sociale delle infrastrutture e il proseguimento del lavoro della presidenza giapponese sulle tecnologie avanzate per strade e guida. La sostenibilità sociale delle politiche e degli investimenti pubblici è vista come terzo pilastro dello Sviluppo Sostenibile sia economico, ambientale e sociale. Nel settore dei trasporti e delle infrastrutture i temi sociali, sono legati all'accessibilità, all'equità e alla coesione sociale e possono essere sviluppati su più dimensioni.

Nel porsi il problema dell'integrazione di questi futuri cittadini, i trasporti possono giocare un ruolo fondamentale non solo per garantire l'accessibilità a tutti, ma soprattutto per contribuire a ridurre il rischio di esclusione sociale.

L'accessibilità va declinata non solo in termini di collegamenti e opportunità di spostamento, di accesso alle infrastrutture per utenze diversamente abili e di servizi di trasporto accessibili a fasce di reddito meno abbienti, ma anche in termini di sicurezza per segmenti sociali più vulnerabili.

In questo senso le infrastrutture di trasporto che generano accessibilità, sono uno strumento per l'integrazione, quindi, anche per recuperare il senso

- segue

di appartenenza ad una comunità attraverso quelle forme di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini nelle decisioni pubbliche che possono contribuire a creare una coscienza civica ("civicness"), a considerare le infrastrutture un bene collettivo.

Tecnologie avanzate per i veicoli e le strade. Si collega a questo tema la necessità di una cultura della progettazione e della pianificazione delle infrastrutture che responsabilizzi tecnici e amministratori anche verso i temi sociali. Nel caso delle infrastrutture stradali, il tema della sicurezza è prioritario ed investe anche gli sviluppi tecnologici sui veicoli che promettono di essere anche i motori di un nuovo sviluppo economico. Al riguardo, i Ministri dei Trasporti del G7, riuniti in Giappone lo scorso mese di settembre, hanno concordato che le tecnologie avanzate per i veicoli e le strade debbano far parte integrante dei concetti di mobilità sostenibile poiché esse rivestono un ruolo significativo nell'innovare e trasformare il traffico su strada, la mobilità, l'industria e la società in generale.

Nell'evidenziare la particolare importanza dei temi della ricerca nei settori dell' interfaccia uomo-macchina, delle infrastrutture e dell'accettazione sociale di tali innovazioni tecnologiche, i Ministri hanno deciso di istituire un gruppo di lavoro per approfondire ulteriormente queste tematiche. La prossima riunione del G7 costituirà pertanto una occasione per informare i Ministri sullo stato delle attività avviate su questo specifico tema e dei progressi compiuti a livello internazionale

MIT: G7 Trasporti a Cagliari il 21 -22 giugno. Focus su valore sociale infrastrutture e tecnologie avanzate per guida e strade

Si terrà il 21 e 22 giugno in Sardegna, a Cagliari, il G7 Trasporti.

L'incontro esplorativo oggi in Sardegna ha individuato infatti nel capoluogo di regione il contesto adeguato per accoglienza e sicurezza delle delegazioni. Saranno presenti la Commissaria Europea Violeta Bulc e i Ministri dei Trasporti di Canada, Francia, Germania, Italia, Giappone, Regno Unito e Usa.

Come anticipato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, al vertice G7 Trasporti di Karuizawa in Giappone, i temi affrontati saranno il valore sociale delle infrastrutture e il proseguimento del lavoro della presidenza giapponese sulle tecnologie avanzate per strade e guida.

Il valore sociale delle infrastrutture

La sostenibilità sociale delle politiche e degli investimenti pubblici è vista come terzo pilastro dello Sviluppo Sostenibile sia economico, ambientale e sociale. Nel settore dei trasporti e delle infrastrutture i temi sociali, sono legati all'accessibilità, all'equità e alla coesione sociale e possono essere sviluppati su più dimensioni.

Nel porsi il problema dell'integrazione di questi futuri cittadini, i trasporti possono giocare un ruolo fondamentale non solo per garantire l'accessibilità a tutti, ma soprattutto per contribuire a ridurre il rischio di esclusione sociale.

L'accessibilità va declinata non solo in termini di collegamenti e opportunità di spostamento, di accesso alle infrastrutture per utenze diversamente abili e di servizi di trasporto accessibili a fasce di reddito meno abbienti, ma anche in termini di sicurezza per segmenti sociali più vulnerabili.

In questo senso le infrastrutture di trasporto che generano accessibilità, sono uno strumento per l'integrazione, quindi, anche per recuperare il senso di appartenenza ad una comunità attraverso quelle forme di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini nelle decisioni pubbliche che possono contribuire a creare una coscienza civica ("civicness"), a considerare le infrastrutture un bene collettivo.

Tecnologie avanzate per i veicoli e le strade

Si collega a questo tema la necessità di una cultura della progettazione e della pianificazione delle infrastrutture che responsabilizzi tecnici e amministratori anche verso i temi sociali. Nel caso delle infrastrutture stradali, il tema della sicurezza è prioritario ed investe anche gli sviluppi tecnologici sui veicoli che promettono di essere anche i motori di un nuovo sviluppo economico. Al riguardo, i Ministri dei Trasporti del G7, riuniti in Giappone lo scorso mese di settembre, hanno concordato che le tecnologie avanzate per i veicoli e le strade debbano far parte integrante dei concetti di mobilità sostenibile poiché esse rivestono un ruolo significativo nell'innovare e trasformare il traffico su strada, la mobilità, l'industria e la società in generale.

Nell'evidenziare la particolare importanza dei temi della ricerca nei settori dell'interfaccia uomo-macchina, delle infrastrutture e dell'accettazione sociale di tali innovazioni tecnologiche, i Ministri hanno deciso di istituire un gruppo di lavoro per approfondire ulteriormente queste tematiche. La prossima riunione del G7 costituirà pertanto una occasione per informare i Ministri sullo stato delle attività avviate su questo specifico tema e dei progressi compiuti a livello internazionale.

Il “Sigma” partito per la Turchia

LIVORNO – Il cargo “Sigma”, protagonista del brutto incaglio all’Ardenza durante la libeccata di metà gennaio, è partito venerdì a rimorchio con destinazione Turchia, dove l’armatore ucraino ha deciso di procedere alle riparazioni. Tutte le operazioni di supporto sia alla nave che all’equipaggio sono state curate con piena soddisfazione dall’agenzia raccomandataria Argosy in collaborazione con la Capitaneria di porto e il P&I rappresentato dallo studio legale Vaudo e Paggini.

La nave è stata presa a rimorchio dal Tug maltese “Amber 2”, un supply di 48 metri e di notevole potenza che dovrebbe impiegare circa una settimana per raggiungere la costa turca. La partenza è stata decisa dopo che il PSC della Capitaneria aveva verificato le condizioni di sicurezza del cargo, che nell’incaglio ha riportato alcune “cricche” sull’opera viva, ma senza vie d’acqua pericolose.