

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti : Assocostieri** (La Gazzetta Marittima)
- **Art** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Monfalcone e l'opposizione triestina..."(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Porti, il patto del governo.." (La Repubblica, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo)

La Spezia:

"...Hub logistico a La Spezia con Carrara.." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Sindacati e comitati di Gestione AdSP..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porto 2000..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

"...Darsena Europa..." (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Rebrab, ora i fatti..." (Il Tirreno)

Taranto:

"...varato tavolo di partenariato..." (Il sole 24 Ore)

"...Gara a Taranto per l'Agenzia del Lavoro.." (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...I portuali lanciano appello al papa..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Arrivi da record..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Pontile di Giammo..."(Gazzetta del Sud)

"...Turismo: ottomila crocieristi a Palermo..." (Ansa, giornale di Sicilia, La Repubblica)

Notizie dai porti italiani e esteri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Assocostieri: più veloci sulla riforma

ROMA - Con 480 milioni di tonnellate di merci movimentate, nel 2016 l'Italia è cresciuta (segue a pagina 2)

Assocostieri: più veloci

tu del 3,8% rispetto a due anni fa, i passeggeri hanno raggiunto i 47 milioni (11 milioni solo nel settore delle crociere), con un aumento sul 2014 del 9%, mentre il valore aggiunto del cluster marittimo italiano supera i 42 miliardi di euro, pari al 3,5% dell'intera economia.

È quanto emerge dalla relazione presentata a Roma in occasione del workshop sulla riforma dei porti, dal titolo "L'Economia va in porto", organizzato da Assocostieri e Confcommercio nella sede nazionale di Confcommercio Imprese per l'Italia con il patrocinio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il supporto di Edison, Sodeco e OLT Offshore LNG Toscana. Tra i relatori, il sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture Simona Vicari, il vice presidente di Confcommercio e presidente di Contrasporto Paolo Uggè, la presidente di Assocostieri

Marika Venturi, il direttore generale per la Sicurezza dell'approvvigionamento e Infrastrutture energetiche del dipartimento dell'Energia del ministero dello Sviluppo Economico Gilberto Dialuce e il direttore generale vigilanza A.P. Infrastrutture e Trasporto marittimo del ministero delle Infrastrutture e Trasporti Enrico Maria Pujia.

Anche se restano ancora passi importanti da compiere, la macchina operativa sta procedendo; le nomine dei presidenti delle Autorità di sistema sono quasi completate, si sta lavorando a quelle per i Comitati di gestione, dei segretari e dei tavoli di partenariato della risorsa mare, così come a breve è attesa l'entrata in funzione della Conferenza nazionale di coordinamento. Certamente, a fronte delle limitate risorse, occorrerà verificare se le strutture ministeriali riusciranno a far fronte ai nuovi compiti previsti dalla riforma.

"Rafforzare i collegamenti ferroviari, incrementare l'efficienza degli scali in una strategia di multiporto, uscire da vecchie logiche individualistiche" sono, per il sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture Simona Vicari, tra i nodi indispensabili alla piena realizzazione della riforma. "In un

mercato globalizzato dello shipping - spiega Vicari - non ha più senso ragionare per singoli porti (il riferimento è alla diatriba fra i porti di Augusta e Catania ndr). Con questi obiettivi la mappa della riforma è già disegnata - conclude il sottosegretario. Ora abbiamo il dovere con un'associazione come la vostra di gettare il cuore molto oltre la siepe".

Di gioco di squadra parla anche la presidente di Assocostieri, Marika Venturi, che aggiunge: "La soluzione di molti problemi di un settore così vitale come quello energetico è nelle nostre mani. Molti possono essere risolti con la nostra determinazione, di pari passo con la riforma dei porti".

"Ci aspettiamo molto da questa riforma, è un passo giusto - aggiunge il vice presidente di Confcommercio e presidente di Contrasporto Paolo Uggè - Se gli scali non sono collegati, se non si fa sistema, tutto si ferma".

"Il Ministero dello Sviluppo Economico sta lavorando all'autorizzazione per l'entrata in funzione di infrastrutture strategiche per l'utilizzo del gas naturale liquefatto in quanto combustibile alternativo necessario per lo sviluppo del nostro Paese - dichiara Gilberto Dialuce, del Dipartimento dell'Energia del ministero dello Sviluppo Economico - anche alla luce delle prime scadenze previste per gli investimenti da realizzare nel settore del GNL a partire dal 2025 con conseguente ammodernamento della flotta".

"La Riforma è stata fondamentale per lo sviluppo strategico e per il rilancio della portualità - aggiunge Enrico Maria Pujia, direttore della Vigilanza trasporto marittimo del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Ora i porti devono fare sistema e cogliere le sfide che abbiamo davanti. Penso in particolare alla realizzazione delle infrastrutture energetiche e al connesso utilizzo dei nuovi carburanti come il GNL, decisivo per l'abbattimento delle emissioni nel trasporto marittimo. Sono certo che l'Italia abbia tutte le capacità per raggiungere gli obiettivi del 2025. Ora dobbiamo passare a una fase operativa iniziando a muoverci concretamente".

L'urgenza di proseguire senza indugio è evidente, basti pensare che nella "top 20" dei porti europei per merce movimentata nel 2015, l'Autorità di sistema portuale del

Mar Ligure occidentale, con Genova e Savona 'integrate', avrebbe occupato la 12ª posizione, mentre quella dell'Adriatico orientale occupa già la 13ª: con ulteriori integrazioni Venezia e Trieste, ad esempio, sarebbero entrate, insieme, nella top ten grazie alla somma dei loro traffici.

Non a caso il completamento della riforma dei porti è in cima alle priorità indicate da Assocostieri e Confcommercio. Altre azioni indispensabili riguardano un coerente disegno d'attuazione del Piano nazionale strategico della portualità e della logistica (ultimo miglio ferroviario, waterfront, digitalizzazione), la realizzazione delle infrastrutture necessarie allo sviluppo dei combustibili alternativi, un pacchetto di misure specifiche per il trasporto marittimo a corto raggio, e la realizzazione di una cabina di regia nazionale per la promozione della "blue economy" partecipata dai principali stakeholders.

Da Confetra: nostre imprese fuori da tassa ART

ROMA - Con la sentenza n. 69 del 7 aprile u.s. la Corte Costituzionale ha stabilito che le norme primarie in materia di contributi all'Autorità dei Trasporti non presentano profili di incostituzionalità perché stabiliscono sia il tetto massimo di contribuzione (1 per mille del fatturato), sia la platea dei soggetti chiamati al versamento.

In particolare riguardo a quest'ultimo aspetto, la Consulta ha stabilito che i soggetti incisi sono quelli che svolgono attività che l'Autorità ha concretamente ed effettivamente regolato.

"Esprimiamo soddisfazione per la sentenza della Consulta" - dichiara Nereo Marcucci presidente di Confetra (Confetra)

(segue a pagina 2)

Da Confetra

federazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - "le nostre imprese svolgono attività che non rientrano nella competenza dell'ART e ora la Corte Costituzionale ha detto inequivocabilmente che chi non è regolato non può essere chiamato a pagare".

La pronuncia della Consulta è conseguente all'ordinanza di rimessione che il Tar del Piemonte (la sede dell'ART è Torino) ha emesso relativamente a una serie di ricorsi presentati da imprese di trasporto private e dalle associazioni di categoria del settore tra cui Confetra assieme alle federazioni aderenti Fedespedi, Fedit, Assologistica, Trasportounito e all'Associazione degli autotrasportatori Anita.

Il Tar del Piemonte aveva sollevato eccezioni di incostituzionalità che la Corte ha respinto. Ora toccherà quindi al Tribunale Amministrativo giudicare i ricorsi sulla base di quanto la Corte stessa ha stabilito.

Monfalcone e l'opzione triestina

TRIESTE - Operatori e istituzioni del territorio concordi nel prospettare grandi opportunità dall'unione dei porti (segue a pagina 4)

Monfalcone e l'opzione

di Trieste e di Monfalcone. Entro qualche settimana, infatti, verrà firmato il decreto che porterà i due scali sotto un'unica governance: l'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Orientale, guidata da Zeno D'Agostino.

Nel frattempo sta per iniziare, a Monfalcone, una prima fase di dragaggi per l'aumento dei fondali e quindi per consentire l'ormeggio contemporaneo di più navi di pescaggio superiore a 10 metri. Lo ha annunciato al Propeller Club di Trieste la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, durante la conviviale che ha visto presenti anche il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza e due importanti operatori portuali della regione quali Enrico Samer (presidente della Samer & Co. Shipping Spa, specializzata nel traffico ro-ro delle Autostrade del Mare fra Trieste e la Turchia) e Raffaele Bortolussi (amministratore delegato della Mar-Ter, casa di spedizioni facente parte del Gruppo Mar-Ter Neri, con sedi a Monfalcone e Livorno).

«Abbiamo tre porti molto diversi ma complementari. Abbiamo anche tre interporti - ha detto Serracchiani descrivendo la situazione in Friuli Venezia Giulia - che devono essere messi in rete per potere incrementare il traffico. In questi anni abbiamo cercato di semplificare le varie procedure, anche perché la governance di Monfalcone (lo scalo è gestito dall'Azienda Speciale della locale Camera di Commercio, ndr) è estremamente complessa con una somma di diverse competenze. Da domani lavoreremo più rapidamente, eliminando quelle che erano delle liturgie».

I forti investimenti infrastrutturali privati e lo sviluppo del sistema ferroviario sono stati indicati da Enrico Samer come i principali fattori che incideranno sullo sviluppo sinergico dei due porti.

«Unendo Trieste e Monfalcone avremo maggiore competitività a livello internazionale. Monfalcone - ha sottolineato Samer - ha spazi e strutture per il cabotaggio, ma soprattutto per i carichi di massa, mentre a Trieste il Piano regolatore

è già approvato, sono programmati investimenti privati sui Moli V, VI e VII, e sono già iniziati i lavori per la Piattaforma logistica.

Una delle aspettative maggiori che derivano dalla prossima unione dei due scali è senz'altro quella relativa alla riduzione dei passaggi burocratici ed alla conseguente maggiore velocità nelle decisioni. A questo proposito è intervenuto Raffaele Bortolussi, elencando i lunghi anni di stasi per i progetti di sviluppo del porto di Monfalcone, su tutti quello dell'escavo del canale di accesso per aumentare il pescaggio consentito alle navi.

«Gli operatori sono sempre stati molto favorevoli all'unione dei due porti. A noi interessa rendere più competitivo lo scalo» ha detto Bortolussi, ricordando però come già dalla metà degli anni '80 è iniziata la richiesta di passi importanti per lo sviluppo di Monfalcone, e come solo negli ultimi anni la gestione regionale abbia indirizzato verso soluzione dei problemi.

«Il Comitato di gestione previsto dalla riforma della legge sui porti - ha detto il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza - consentirà di accelerare le decisioni, ma è grazie alla collaborazione tra enti, come sta avvenendo ora, che si possono ottenere questi risultati».

Il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbinì, prima di dare il via alle serie di domande che hanno seguito gli interventi dei relatori, ha voluto attirare l'attenzione sulla necessità di consentire ai privati di potere investire anche a Monfalcone, così come già fatto a Trieste. Il presidente Zerbinì ha ricordato, infatti, che nel porto di Monfalcone non è presente, ad oggi, la figura del terminalista così come identificata dall'articolo 18 della Legge 84/94. Una figura che, a fronte di una concessione di aree e banchine di durata parametrata all'investimento privato, può realizzare infrastrutture in modo da potere garantire, anche gestendo la banchina assegnata, alle compagnie di navigazione la certezza d'ormeggio per le proprie navi che arrivano a giorni fissi, come il mercato richiede. «Va ringraziata la presidente Serracchiani - ha aggiunto Zerbinì - per avere voluto ed essere riuscita a mantenere l'autonomia del porto di Trieste rispetto a quello di Venezia nella nuova legge di riforma, mentre vorrei

sottolineare come la collaborazione in essere tra politici appartenenti a schieramenti diversi, finalmente, l'opportunità di lavorare congiuntamente per la crescita economica ed occupazionale dei porti di Trieste e di Monfalcone e del territorio regionale tutto».

Porti, il patto del governo

- > Le mosse di Signorini dopo l'intervista a Prodi: "Al lavoro per non perdere la sfida con la Cina"
- > Oggi primo vertice per la diga. Il 22 maggio a Genova alleanza con i tre governatori e Delrio



MASSIMO MINELLA

ANCOR prima delle parole lo ha sorpreso chi le ha pronunciate. Di fronte all'intervista concessa a Repubblica da Romano Prodi, ex presidente del Consiglio e della Commissione Europea, saggista e docente, grande conoscitore delle dinamiche economico-politiche della Cina, il presidente **del porto** Paolo Signorini non nasconde stupore misto al piacere della lettura. Eppure, il professore non è stato tenero con l'Italia che rischia di perdere la sfida globale dei porti, senza nemmeno essere riuscita a giocarla. Lo strapotere del Nord, lo sbarco cinese al Pireo, l'incapacità italiana di puntare su pochi porti, due al massimo, per governare il flusso delle merci asiatiche sono veri itù che bruciano sulla pelle. Ma il fatto che a pronunciarle sia stato Prodi, dà al tema una valenza differente, unita all'ultimo appello che il Professore concede alla penisola prima che sia troppo tardi.

SEGUE A PAGINA II

Porto, 2 mosse contro la sindrome cinese Oggi il via alla diga poi il patto con Roma

Le mosse del presidente Signorini dopo l'intervista a Romano Prodi
"Nessuno autorevole come lui noi proviamo a giocarcela così"

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

SIGNORINI non si limita certo a leggere, ma rilancia, annunciando l'avvio imminente (oggi il primo atto a Roma) della battaglia per l'opera-simbolo del "nuovo" porto di Genova, la diga foranea, e dando a tutti appuntamento per un altro evento-chiave nei destini economici della Liguria, il 22 maggio, quando insieme al ministro Delrio, ai governatori di Liguria, Lombardia o Piemonte Toti, Maroni e Chiamparino e alla collega presidente **del porto**

di Spezia-Marina di Carrara Carla Roncallo firmerà il "Patto per i porti liguri".

Presidente Signorini, ma che ne pensa delle parole di Romano Prodi?

«Sono sincero, l'intervista mi ha colpito ancor prima del contenuto per il nome dell'intervistato».

Perché?

«Per me in Italia non c'è figura più qualificata di Romano Prodi per ragionare così in grande di questi temi. Lui è fra le persone più accreditate nel Far East e un'uscita così forte come questa è una bellissima sorpresa».

Nonostante non nasconda critiche sui ritardi del nostro Paese e sulle mancate scelte strategiche?

«Ci sono, è vero, ma io colgo soprattutto in positivo il concetto di fondo della sua intervista».

E qual è?

«Forse ce la possiamo ancora fare, ma solo a condizione di un cambio di marcia, di una svolta. Ecco il messaggio più forte che, concordo con Prodi, in Italia ancora non passa».

Neanche a Genova?

«Guardi, venerdì ho incontrato i terminalisti che sono consapevoli del momento delicatissimo che sta vivendo Genova. Personalmente difendo il lavoro del ministro Delrio che punta sul porto di Genova-Savona come uno dei vertici del sistema Paese in grado di competere a livello internazionale. Ma dev'essere chiaro per tutti che non possono più esistere pretesti di alcun genere per mettersi di traverso o rallentare le scelte strategiche. Altrimenti è davvero finita. Ecco, quando dico queste cose la gente capisce, ma quando aggiungo che il momento è davvero cruciale, ecco forse colgo ancora un po' di fatica a recepire quel messaggio che invece Prodi ci consegna con grande forza».

Ora però bisogna passare dalle parole ai fatti. Essere consapevoli del momento è importante, ma non basta. Bisogna agire. Ma dove si parte? Si può ipotizzare una norma che indichi ad esempio il porto di Genova-Savona come lo scalo nazionale?

«Prima ancora della norma, a mio avviso bisogna procedere con due decisioni strategiche che vanno compiute subito. Domani (oggi per chi legge n.d.r.) ad esempio sarò a Roma per la riunione della "Ue-China connectivity platform", una riunione alla quale porterò il progetto della diga foranea. Siamo ancora nella fase istruttoria, ma si parte

con un'opera che non è di interesse per il porto di Genova, ma per tutto il Paese e l'Europa. Delrio ha chiarissimo questo elemento, d'altra parte è appena stato in Cina e ha portato due soli sistemi portuali».

E la seconda decisione?

«Il terzo valico. Il commissario Rettighieri ha appena annunciato i nuovi bandi per 2,2 miliardi di euro. L'opera è instradata ed è vitale per le merci liguri dirette verso Nord. Ma per dare ancora maggiore forza il 22 maggio a Genova avremo i tre governatori del Nord Ovest. Toti, Chiamparino e Maroni, il mini-

"Il 22 maggio a Genova alleanza con Delrio, i tre governatori, e due presidenti di authority"

stro Delrio e i presidenti delle due authority liguri, il sottoscritto e la collega Carla Roncallo. Firmeremo il patto per i porti liguri. Come vedete, un'azione politica trasversale, per far capire che non possono esserci divisioni politiche su temi come questi. E faremo un grande focus sulla modalità ferroviaria a Genova e in Liguria. Se procediamo con queste due operazioni, la diga spostata e il terzo valico, dobbiamo ancora risolvere il problema del nodo, ma Genova comincia allora a essere messa bene nella sfida con il Nord Europa».

DEI ROLANDO PIERRETTA

IVOLTI



SIGNORINI
Il presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini



PRODI
L'ex presidente del Consiglio e della Commissione Europea Romano Prodi



DELRIO
Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio

Porti, j'accuse di Prodi "Basta con gli errori ora scelte coraggiose o sarà la nostra fine"

MASSIMO MINELLA

PROPRIO così, conquistato e ora difeso per studiare altre mosse d'attacco nello scacchiere economico. «Una cosa da non crederci — spiega Prodi al telefono, in attesa di imbarcarsi per Francoforte — La conseguenza di scelte sbagliate o, per essere corretti, di non scelte». È dura l'analisi del Professore che proprio al tema della portualità dedica da anni le sue attenzioni. Da presidente dell'Iri, ministro, presidente del Consiglio e leader della commissione europea, Prodi non ha mai mancato di sottolineare le incongruenze di un Paese che dovrebbe vivere di mare e di portualità e che invece sembra fare di tutto per perdere la sfida globale della blue economy. «La verità è che stiamo perdendola, questa partita. Forse l'abbiamo già persa, a meno di riuscire a non imprimere una vera svolta, un cambio di rotta epocale, puntando su pochi porti di interesse nazionale, uno nel Tirreno e uno nell'Adriatico». Domenica, dalle colonne di *Repubblica*, in una lunga intervista sulle sfide globali dell'economia e sulle mosse della Cina, Prodi ha dedicato ampio spazio al tema della portualità italiana, con i suoi limiti sempre più evidenti. Ora torna sull'argomento. Sentiamolo.

Professore, nei porti la competizione è globale da sempre. Ma lei da tempo mette in guardia sul rischio dell'Italia di non creare le condizioni per intercettare il flusso crescente delle merci in arrivo e dirette in Asia, in particolare in Cina.

«Guardi, io ho l'impressione che qui non ci sia niente da fare, stiamo o perdendo questa sfida».

Non è più possibile cambiare le cose? È davvero finita?

«Forse siamo ancora in tempo, anche se ne è già passato tanto ed è stato speso inutilmente. La rotta da seguire, per il nostro Paese, potrebbe essere quella di una scelta radicale in cui si indicano uno, due porti al massimo di interesse nazionale e si procede di conseguenza. Se si continua ad andare avanti in questo modo, tutti assieme, non si raggiungeranno mai dei veri risultati. E questo non vale solo per il dialogo commerciale con la Cina, ma anche per altri Paesi, come l'India».

Dove abbiamo sbagliato?

«Nel non fare o nel fare tentativi che poi non hanno dato i risultati sperati. Vogliamo parla-

re di Taranto, che è al momento fermo? O guardare a quello che sta succedendo a Gioia Tauro? E intanto i cinesi si sono presi il Pireo. Ma vi pare possibile? Oltretutto, all'interno del Mediterraneo il Pireo non è nemmeno baricentrico come può essere l'Italia, soprattutto se in relazione con il Nord Europa. La verità è che continuiamo a perde-

re occasioni e opportunità. Siamo in un paese inconcludente e, di conseguenza, non riusciamo a concludere nulla».

Lei dice però che si può ancora invertire la rotta, a patto di compiere scelte radicali, mai tentate fino a oggi...

«L'Italia ha avuto in passato personaggi che, a livello finanziario, hanno investito sulla por-

tualità e, ad esempio, hanno fatto grande il porto di Genova. Io credo che siano proprio le competenze a fare la differenza. Proviamo a ragionare sulle specializzazioni, proviamo a pensare

alla portualità italiana con un sistema diffuso che ha però due porti come vertici. Due porti fortemente specializzati, su cui il governo punta con politiche mirate per attrarre grandi operatori internazionali. Da tutto il

mondo, a cominciare dalla Cina, che continua a crescere».

Vogliamo fare qualche nome, presidente?

«Beh, non posso non pensare a Genova-Savona, se guardo al Tirreno, ma anche alla Spezia. E se invece penso all'Adriatico allora vedo un asse italiano che da Ravenna sale fino a Venezia e Trieste ed è capace di inglobare anche Capodistria e Fiume. L'importante è che comunque il porto in questione sia grandissimo, altrimenti non ci sono alternative, viene scavalcato, sal-

tato. E a crescere sono gli scali concorrenti».

Si riferisce a quelli del Nord Europa?

«Certo, la competizione non è e non può essere al nostro in-

terno, ma nei confronti del Nord Europa. Ci sono navi che saltano i porti del Mediterraneo e puntano verso il Nord Europa, nonostante ci siano cinque giorni in più di navigazione. Non può esistere una cosa del genere».

D'altra parte Rotterdam da solo vale più di tutti i porti italiani messi insieme...

«È un paragone ricorrente. Ma non guardiamo solo a Rotterdam, ma ad Amburgo, ad Anversa. Ci sono porti che hanno davvero dimensioni europee, come appunto i porti anseatici. Ecco, noi dovremmo contrapporre a questi i porti del Mediterraneo. Allora la sfida diventerebbe davvero globale».

Governo in campo sulle infrastrutture "Pronti 30 miliardi"

Ci sono già 30 miliardi di euro che si possono investire nelle infrastrutture italiane. Dei quasi 50 che compongono il piano di investimenti concordato dal governo Gentiloni, infatti, oltre 25 sono già "allocabili", spiega il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

«Abbiamo concordato l'iter definitivo del dpcm previsto dalla norma sul fondo per le infrastrutture — chiarisce il titolare del dicastero — il lavoro di queste settimane ha consentito di allegare al def un programma di investimenti strategici, un piano per i trasporti con principali direttrici per rendere maggiore accessibilità all'Europa e al Mediterraneo e una migliore qualità della connettività delle reti urbane».

Nel documento, per la precisione, sono circa 47 i miliardi che possono essere spesi fino al 2032, con una prima tranche che supera i 25 miliardi «già pronta per essere allocata e che potrà mettere risorse importanti sulla programmazione già stabilita». In particolare, chiarisce Delrio, «si tratta dei contratti di programma Rfi, dal Brennero al Terzo Valico alla Torino-Lione, complessivamente per 9 miliardi. Compresi gli interventi sulle reti regionali e sull'accessibilità alle grandi aree metropolitane».

In questo modo vengono così definitivamente superati i criteri che erano stati previsti dalla Legge Obiettivo. Ruolo rilevante hanno in questo le 14 città metropolitane, fra cui Genova, come poli centrali del Paese. In primo pia-

no anche le 15 autorità di sistema portuale, il trasporto merci, la soluzione per gli snodi e le ciclovie turistiche. Vengono individuati circa 100 tra interventi specifici e programmi per completare le reti attraverso il ricorso alla project review, e la revisione progettuale, per circa 30 casi. Eloquenti il titolo del lavoro del ministero dei Trasporti: "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastruttura-

li". Due i pilastri, innanzitutto la centralità della pianificazione strategica, con particolare attenzione agli snodi produttivi e al trasporto merci, ai poli turistici e alle città metropolitane e la valutazione "ex-ante" delle opere, cioè la considerazione dei costi e dei benefici delle singole infrastrutture.

Applicando i criteri previsti dal nuovo codice dei contratti pubblici si pone «come il superamento sostanziale della legge obiettivo, non più leggi speciali, ma parametri certi per programmare e scegliere le opere», spiega il ministero in una nota. Al centro dell'azione di Governo, «i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, e le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci e per connettere le aree del Paese attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni».

L'allegato Infrastrutture non è più, quindi, l'aggiornamento sulle opere della legge obiettivo, ma «uno strumento di sintesi annuale, consuntivo e programmatico, di razionalizzazione ed efficientamento della spesa pubblica in infrastrutture, e verso un generale miglioramento della qualità del processo di pianificazione e programmazio-

ne». L'Allegato indica come rispondere a una piena accessibilità dei territori e a una connessione di livello europeo. E apre per la prima volta a un ventaglio allargato di finanziamenti, dalla revisione della spesa e progettuale all'accesso ai vari fondi (Sviluppo, Infrastrutture, Investimenti) fino alla ricerca di risorse private e alla selezione di fondi regionali e locali che possano cofinanziare l'opera in esame. Il documento appena varato, infine, «indica quali siano le opere utili e di livello nazionali in corso, e specifica se i progetti siano corretti, da rivedere o da programmare con il progetto di fattibilità tecnica economica».

(massimo minella)

Dalla darsena al largo, una strada in fondo al mare

DONATELLA ALFONSO

Due chilometri e 840 metri, una lunghissima "strada" sottomarina di tubi d'acciaio avvolti in una gualna di cemento armato, posata sul fondo del porto di Genova e oltre, a una profondità che tocca un massimo di 35 metri sotto il livello del mare. La condotta a mare del depuratore della Darsena, dal cuore del Porto Antico al largo del bacino portuale, è arrivata a compimento, e verrà inaugurata ufficialmente a fine settimana. Nove anni di lavori — i primi investimenti e l'apertura dei cantieri risalgono infatti al 2009 — con un costo complessivo di 20, 580 milioni di euro, pagati in prevalenza dai genovesi attraverso la tariffa d'ambito sulla bolletta dell'acqua. Un'opera fondamentale per l'ambiente, viste anche le nuove norme sulla depurazione che impongono condotte scarico sottomarine poste almeno a un chilometro dalla costa e a 30 metri di profondità, ma con una particolarità tecnica, spiegano dagli uffici tecnici di Iren, davvero esclusiva: aver approfittato dei lavori di dragaggio del bacino portuale per posare i tubi, quindi zigzagando rispetto al traffico in superficie. Man mano che proseguivano i lavori di dragaggio, quindi, avveniva la posa sul fondo dei tubi — di notte nei periodi estivi, per limitare la possibile interferenza con il traffico marittimo. Dimostrando peraltro che il progetto del Tunnel sottomarino di attraversamento del bacino portuale, da San Benigno a Calata Gadda, sarebbe stato possibile approfittando della stessa situazione: semplicemente, decidendo di scavare ancora una decina di metri i fondali del porto, un'attività possibile se le decisioni fossero già state prese.

Ma il progetto del Tunnel, in verità, non è morto: benché sia stata chiusa la Tunnel Di Genova spa, varata negli anni delle giunte Pericu con una compartecipazione al 50% del Comune e dell'Amorita Portuale, nelle carte del Blue Print c'è ancora prevista questa possibilità, per la quale sono stati avviati nuovi approfondimenti tecnici.

Ma in attesa di decisioni definitive sul Tunnel, che potrebbe essere parte integrante del nuovo waterfront, oltre che sostituire parzialmente la Sopraelevata — una collocazione interessante

per i programmi dei candidati a sindaco — la condotta si dimostra in sé un'opera di grande valore tecnico, considerando la lunghezza dell'opera, con tubi da 1200 millimetri lungo 2696 metri, un diffusore finale di calibro variabile e una profondità tra i 30 e 35 metri sul fondale; oltre alla necessità di "scavalcare" la Diga Foranea, attraverso la quale è stato effettuato uno scavo ad hoc. La zona più complessa dell'attraversamento è stata, a detta dei tecnici, quella che più da vicino sfiora il Terminal Traghetti, per il traffico marittimo più intenso che altrove. Il depuratore, già attivo in Darsena e segnato dalla ciminiera-sfiato davanti al Museo del Mare "mimetizzata" con i colori dell'ambiente circostante, raccoglie e tratta, portandoli fuori dall'ambito urbano e portuale, reflui dell'area del centro cittadino tra Sampierdarena e Carignano (circa 220 mila persone) incluse le Riparazioni Navali, e fa riferimento al servizio fognari che raccoglie anche i rivi nascosti sotto il centro storico, il cui tombamento è iniziato nell'anno Mille. Porto Antico e porto commerciale più "puliti", quindi? Tendenzialmente sì, ma resta da decidere l'avvio di un sistema definitivo di aerazione e ossigenazione delle acque del Porto Antico, che erano state sottoposte ad un primo esperimento positivo da parte di Servizi Ecologici Porto di Genova, che permetteva di eliminare i miassimi dovuti alle acque stagnanti.

GABRIELLA ZIONI/REDA/AGF



DORIA
Il sindaco di Genova Marco Doria. Nella foto a fianco il tracciato della "strada sottomarina"



LE INFRASTRUTTURE
Tutte le immagini e i servizi sulla partita infrastrutturale della Liguria sul nostro sito genova.repubblica.it con particolare riferimento alle principali emergenze del territorio

Il Secolo XIX

I SOLDI ERANO DESTINATI ALLA PROGETTAZIONE DELLA DIGA E AL TERMINAL RONCO-CANEPA

Porto di Genova, l'Ue rivuole i fondi non utilizzati

Bruxelles chiede alla nuova Authority 1,7 milioni di euro: erano stati stanziati cinque anni fa

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Al nuovo presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, spetterà l'amaro compito di staccare un assegno da 1,7 milioni di euro. Cifra che l'allora **Autorità portuale** di Genova, nel 2012, ha ricevuto come finanziamento dall'Unione europea e che, nonostante fossero soldi del tutto regalati, non ha mai speso.

Oggi, a distanza di oltre quattro anni, Bruxelles ha richiesto indietro l'intera somma, con tanto di sollecito nei confronti di Palazzo San Giorgio. Un bel pasticcio, soprattutto in questi tempi di vacche magre.

Il finanziamento europeo era stato destinato all'**Authority** di Genova sotto la gestione del presidente Luigi Merlo, che dopo avere lasciato il capoluogo ligure è prima

approdato a Roma come consulente del ministro Graziano Delrio per poi essere assunto dal gruppo Msc guidato da Gianluigi Aponte. Nello specifico, i fondi comunitari sarebbero dovuti servire per la progettazione dell'ampliamento del terminal genovese Ronco-Canepa e per il rinnovamento delle infrastrutture intermodali ausiliarie, oltre che per realizzare il progetto della nuova diga del porto di Genova.

Due opere fondamentali per lo sviluppo del primo porto d'Italia, sulle quale l'Unione europea, già nel 2012, aveva deciso di scommettere recapitando all'**Autorità portuale** centinaia di migliaia di euro. Che, però, non sono mai stati spesi e che ora l'Ue vuole indietro al più presto. L'intera somma è stata inserita nel bilancio previsionale della nuova **Authority** che raggruppa al suo interno anche il porto di Savona, oltre quello del capoluogo ligure. Il finanziamento non solo non è stato utilizzato sotto la gestione Merlo, ma

neppure durante il commissariamento del porto, quando lo scalo è stato guidato per più di un anno dal commissario Giovanni Pettorino.

Eppure, nonostante il mancato utilizzo dei fondi europei che adesso dovranno essere restituiti, la propensione alle spese di Palazzo San Giorgio non sembra particolarmente florida. Alla Stazione marittima di Genova infatti, a distanza di due anni da quando la nave "Msc Sinfonia" ha urtato la banchina al Ponte dei Mille, il molo dove approdano migliaia di crocieristi ogni anno ancora non è stato riparato dopo il danno subito e - come testimonia la foto qui accanto - buona parte dell'area è recintata e completamente inagibile. Per sistemare la banchina sono necessari circa 150 mila euro. Impossibile, almeno in questo caso, sperare nell'intervento dell'Unione europea, ma l'esiguità della cifra non dovrebbe rappresentare un problema per la nuova **Authority**.

www.themeditelegraph.it

© BYNCO/ALCUN DIRTTI RISERVATI



L'area recintata a due passi dalla stazione marittima

IL SONDAGGIO

Compagnie marittime, affidabilità in flessione

Nel settore container scende la fiducia degli spedizionieri

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Gli utenti non sono soddisfatti dei servizi offerti nel 2016 dalle compagnie marittime portacontainer.

Il malumore crescente si può percepire parlando con qualche operatore o partecipando a eventi come la recente assemblea di Spediporto a Genova, nel corso della quale le compagnie sono state messe sulla graticola dal presidente degli spedizionieri genovesi, Alessandro Pitto.

Ora, a certificare quanto il sentimento è diffuso in tutto il settore, non soltanto in Italia, arriva una ricerca congiunta di Drewry e dell'European shippers council (Esc), secondo cui il rating di giudizio della qualità dei servizi dei vettori oceanici è compreso fra "scarso" e "medio". Le criticità maggiori sono dovute all'instabilità finanziaria delle compagnie marittime, alla scarsa qualità dei servizi ai

clienti e alla poca affidabilità delle prenotazioni.

Migliore invece il giudizio sul prezzo dei servizi, la precisione della documentazione e la qualità dei container. Ma proprio i prezzi bassi possono diventare un problema, come ha sottolineato Pitto nella sua recente relazione: «Il gigantismo navale sta divorando la redditività della gran parte delle compagnie armatoriali, minacciandone l'esistenza e sovvertendo gli equilibri già precari. Tutte le principali compagnie armatoriali - ha aggiunto - sono ormai lanciate in una perenne sfida che ha nel prezzo del nolo la sua principale leva competitiva». La richiesta degli utenti è invece di affiancare alla ricerca di redditività quella di «efficienza, produttività e tecnologia». Il rating della ricerca internazionale condotta da Drewry e Esc, che va nel dettaglio proprio delle preoccupazioni espresse dagli spedizionieri genovesi, è basato sulle risposte a un sondaggio condotto lo

scorso marzo fra gli utenti, che ha coinvolto 189 caricatori e 82 fra spedizionieri e Nvoce (non-vessel-operating common carrier).

Il sondaggio

Il sondaggio chiedeva quanto fossero soddisfatti gli operatori di una serie di sedici parametri, esprimendosi per ognuno di questi con un punteggio da un minimo di 1 (molto insoddisfatto) a un massimo di 5 (molto soddisfatto).

Nessun parametro ha ottenuto una valutazione media superiore a 3,3 punti. Il campione era composto per il 62,6 per cento da professionisti attivi in Europa, per il 18,5 per cento in Asia e per l'11,3 per cento in America settentrionale.

Circa l'80 per cento pensa che la stabilità finanziaria dei vettori marittimi sia peggiorata e più della metà ritiene che la possibilità di scegliere fra una compagnia e l'altra è peggiorata.

«Notiamo - ha spiegato Fa-

bien Becquelin, responsabile per la politica marittima di Esc - che i caricatori vogliono essere trattati non soltanto come clienti, ma anche come partner, quando discutono dei requisiti del trasporto dei loro container. In un periodo in cui la catena distributiva sta diventando sempre più complessa, la collaborazione è di importanza strategica, ma sfortunatamente è carente. In un confronto fra modalità di trasporto, l'industria del trasporto aereo di merce soffre di problemi simili a quella del trasporto marittimo di container, ma ha già preso consapevolezza che la collaborazione è l'unico modo per uscirne e si sta mettendo d'accordo coi caricatori». L'opinione di Philip Damas, di Drewry, è che «caricatori e spedizionieri vedono chiaramente la necessità che gli armatori investano in informatica e trovino un equilibrio fra la necessità di avere costi competitivi e quella di essere costanti e affidabili».

shipping@ilsecoloxix.it

Le mosse del presidente Signorini dopo l'intervista a Romano Prodi "Nessuno autorevole come lui noi proviamo a giocarcela così"

MASSIMO MINELLA

SIGNORINI non si limita certo a leggere, ma rilancia, annunciando l'avvio imminente (oggi il primo atto a Roma) della battaglia per l'opera-simbolo del "nuovo" porto di Genova, la diga foranea, e dando a tutti appuntamento per un altro evento-chiave nei destini economici della Liguria, il 22 maggio, quando insieme al ministro Delrio, ai governatori di Liguria, Lombardia e Piemonte Toti, Maroni e Chiamparino e alla collega presidente dell'authority di Spezia-Marina di Carrara Carla Roncallo firmerà il "Patto per i porti liguri".

Presidente Signorini, ma che ne pensa delle parole di Romano Prodi?

«Sono sincero, l'intervista mi ha colpito ancor prima del contenuto per il nome dell'intervistato».

Perché?

«Per me in Italia non c'è figura più qualificata di Romano Prodi per ragionare così in grande di questi temi. Lui è fra le persone più accreditate nel Far East e un'uscita così forte come questa è una bellissima sorpresa».

Nonostante non nasconda critiche sui ritardi del nostro Paese e sulle mancate scelte strategiche?

«Ci sono, è vero, ma io colgo soprattutto in positivo il concet-

to di fondo della sua intervista».

E qual è?

«Forse ce la possiamo ancora fare, ma solo a condizione di un cambio di marcia, di una svolta. Ecco il messaggio più forte che, concordo con Prodi, in Italia ancora non passa».

Neanche a Genova?

«Guardi, venerdì ho incontrato i terminalisti che sono consapevoli del momento delicatissimo che sta vivendo Genova. Personalmente difendo il lavoro del ministro Delrio che punta sul porto di Genova-Savona come uno dei vertici del sistema-Paese in grado di competere a livello internazionale. Ma dev'essere chiaro per tutti che non possono più esistere pretesti di alcun genere per mettersi di traverso o rallentare le scelte strategiche. Altrimenti è davvero finita. Ecco, quando dico queste cose la gente capisce, ma quando aggiungo che il momento è davvero cruciale, ecco forse colgo ancora un po' di fatica a recepire quel messaggio che invece Prodi ci consegna con grande forza».

Ora però bisogna passare dalle parole ai fatti. Essere consapevoli del momento è importante, ma non basta. Bisogna agire. Ma dove si parte? Si può ipotizzare una norma che indichi ad esempio il porto di Genova-Savona come lo scalo nazionale?

«Prima ancora della norma, a mio avviso bisogna procedere con due decisioni strategiche

che vanno compiute subito. Domani (oggi per chi legge n.d.r.) ad esempio sarò a Roma per la riunione della "Ue-China connectivity platform", una riunione alla quale porterò il progetto della diga foranea. Siamo ancora nella fase istruttoria, ma si parte con un'opera che non è di interesse per il porto di Genova, ma per tutto il Paese e l'Europa. Delrio ha chiarissimo questo elemento, d'altra parte è appena stato in Cina e ha portato due soli sistemi portuali».

E la seconda decisione?

«Il terzo valico. Il commissario Rettighieri ha appena annunciato i nuovi bandi per 2,2 miliardi di euro. L'opera è in strada ed è vitale per le merci liguri dirette verso Nord. Ma per dare ancora maggiore forza il 22 maggio a Genova avremo i tre governatori del Nord Ovest, Toti, Chiamparino e Maroni, il mini-

"Il 22 maggio a Genova alleanza con Delrio, i tre governatori, e due presidenti di authority"

stro Delrio e i presidenti delle due authority liguri, il sottoscritto e la collega Carla Roncallo. Firmeremo il patto per i porti liguri. Come vedete, un'azione politica trasversale, per far capire che non possono esserci divisioni politiche su temi come questi. E faremo un grande focus sulla modalità ferroviaria a Genova e in Liguria. Se procediamo con queste due operazioni, la diga spostata e il terzo valico, dobbiamo ancora risolvere il problema del nodo, ma Genova comincia allora a essere messa bene nella sfida con il Nord Europa».

Hub logistico a La Spezia con Carrara

LA SPEZIA - Quali sfide e quali opportunità genererà il processo di integrazione tra i porti di La Spezia e di Marina di Carrara?

Il 3 maggio prossimo a La Spezia, imprenditori, istituzioni
(segue a pagina 4)

Hub logistico a La Spezia

ni e in primis la nuova Autorità di Sistema Portuale, si confronteranno sull'occasione di realizzare un grande hub logistico, quello del Tirreno nord orientale, basato sul triangolo che fa perno sui due porti e sul retroporto di Santo Stefano Magra.

È in preparazione il programma del Forum cui sono state invitate autorità, istituzioni e operatori dei due porti e delle rispettive Regioni.

SI ALLARGA IL DIBATTITO SULLA "GOVERNANCE" DELLA RIFORMA PORTUALE

Sindaci e comitati di gestione AdsP

La "bomba vagante" innescata dalla presidente Debora Serracchiani sta aiutando i cinquestelle?



Filippo Nogarin

LIVORNO - Può anche diventare la cartina di tornasole per capire se A.F. (segue in a pagina 2)

Sindaci e comitati

le crescenti candidature di sindaci (in particolare "pentastellati") nei comitati di gestione delle autorità portuali di sistema saranno o no validate in base alle competenze chieste dalla legge di riforma.

E' il "caso Nogarin" che in questi giorni ha tenuto banco sulla stampa quotidiana locale e non. Caso che a livello nazionale ha avuto un imprevedibile "assist" dalla analoga e criticatissima candidatura di Debora Serracchiani che ha fatto venire la bava alla bocca a chi, dalla legge di riforma, si aspettava chiarimenti e logica. Con il sindaco di Genova Doria già operativo nel comitato di gestione di quel porto, con il sindaco di Civitavecchia ("pentastellato") che pretende di seguirne l'esempio, con il sindaco di Livorno Nogarin che è stato tra i primi a farlo, non si può che chiedere al governo di avere il coraggio di chiarire. Con una direttiva, con un pronunciamento, con qualcosa che finalmente dia certezze. E' chiedere troppo?

La tesi più diffusa al momento - parliamo della immediata vigilia di Pasqua: da oggi ci auguriamo che si ricominci a lavorare sul tema - è che l'aver passato la patata bollente delle decisioni all'Anac di Cantone non è servito a niente o quasi. L'Anac ha fatto melina bocciando qualcuno e promuovendo altri (Canavese, per esempio) con criteri che non sono piaciuti a tutti. Ma la cosa più im-

portante è che ha stabilito, nero su bianco, di essere competente sulla legittimità e sulla compatibilità, ma non sulle "competenze" dei vari chiamati nei comitati di gestione. Rimandando la palla al ministro e ai presidenti delle AdsP. Sarebbero questi ultimi, secondo Cantone, a dover stabilire se certi sindaci hanno le competenze o no per i comitati di gestione. Sottinteso: se poi certi sindaci vengono ammessi nei comitati e qualcuno ricorre ai Tar, si rischia di buttare all'aria tutto, con mesi di ritardi, congelamenti, e relative polemiche.

Dunque, sono le "competenze" che devono essere valutate per i sindaci che si sono auto-candidati. E se il ministro non chiarisce - con una direttiva che a sua volta sia chiara, non aperta a tutte le interpretazioni come troppo spesso si è visto - tocca ai presidenti delle AdsP prendersi la responsabilità di dire no o sì.

A Livorno (cartina di tornasole: torniamo all'inizio) sembra si sia capito: tanto che il presidente Corsini ha l'assist del Pd nel ritardare la costituzione del comitato di gestione proprio per non trovarsi con in mano il cerino acceso Nogarin. Il quale sindaco, da parte sua, se n'è fregato dei pareri negativi (personali, sussurrati ma comunque negativi) espressi sia da Delfino che da Rossi alla sua candidatura. Sostiene, Filippo Nogarin, di essere legittimamente candidabile, di non avere incompatibilità e inoltre di avere tutte le "competenze" richieste dalla legge, essendo ingegnere specializzato anche sui temi della logistica portuale. "Se non

mi accettano - è il senso delle sue parole - faccio uno sfracello". E con i precedenti di Serracchiani, Doria ecc. alla fine è difficile dargli torto.

LAVORO » LA VERTENZA GRANDI MOLINI

Fiato sospeso per l'incontro al ministero

Domani istituzioni e sindacati incontrano l'azienda: «Chiediamo un anno di cassa integrazione o sarà sciopero generale»

di **Alessandro Farulli**

di LIVORNO

Manca poco, pochissimo ormai. Appena un giorno. E poi sarà - è la speranza di tutti, ma la strada è ripidissima - cassa integrazione per i trenta lavoratori (su 45) della Grandi Molini, oppure sarà sciopero generale, ad oggi l'ipotesi purtroppo più accreditata. Con conseguente rabbia e disperazione dei dipendenti e delle loro famiglie. Perché al Ministero dello sviluppo economico, dove domani alle 15.30 si aprirà il tavolo, i sindacati ieri hanno ribadito che non accetteranno altre soluzioni.

Come quella già proposta, e infatti rimandata al mittente, di scendere a 17 licenziamenti e i restanti 13 a contratto di solidarietà. Evidente che il primo tassello debba essere quindi la partecipazione all'incontro dei vertici aziendali, perché solo loro possono avere il mandato a trattare.

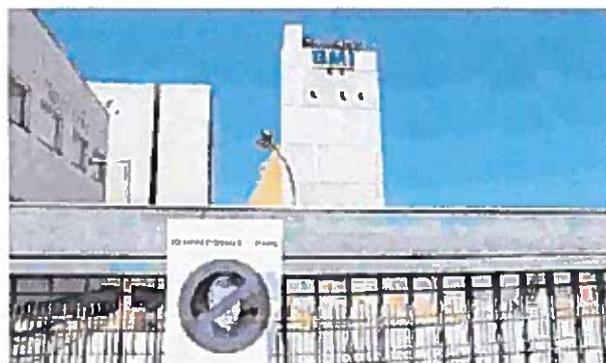
Un aspetto così importante che ha portato il consigliere regionale del Pd, **Francesco Gazzetti**, a annunciare lo sciopero della fame proprio per alzare l'attenzione. «Un gesto importante - ha detto ieri al presidio **Michele Rossi** della Flai Cgil - che speriamo aiuti tutti noi a portare a casa il risultato. Perché a noi interessa quello: tutti e trenta i lavoratori in cassa integrazione per 12 mesi e poi in questo periodo discutere del futuro dell'azienda».

E se non sarà così? «Sarà sciopero generale - ribadisce Rossi - come abbiamo annunciato da tempo. Tutto il sindacato, Cgil, Cisl e Uil a tutti i livelli, locali, provinciali, regionali e nazionali, è compatto».

La vertenza Grandi Molini è cominciata il 7 settembre del 2015. Dopo la cassa integrazione e l'avvio dell'iter per il concordato, i lavoratori sono tornati in azienda per qualche mese.



Nella foto in alto gli operai, i sindacalisti e il consigliere regionale Gazzetti al presidio Gmi (Pentafoto)



Uno dei volantini di protesta contro il presidente di Gmi (Pentafoto)

Giusto il tempo di riavviare l'impianto perché poi tutto è precipitato. Dalla richiesta di un piano industriale da parte dell'**Autorità portuale** per dare il via all'opera di sistemazione della banchina che utilizza la Grandi Molini, alla decisione unilaterale

e senza preavviso dei 30 licenziamenti, con una vaga ipotesi di riassunzione a banchina sistemata e ripresa a regime delle attività.

Va ricordato, solo per la precisione ma che non cambia la sostanza, che una parte dei dipen-

denti sono di Gmi, mentre gli altri sono di Promolog, una società di proprietà al 99% di Gmi fornitrice della forza lavoro. Ora siamo alle porte coi sassi. Nella drastica decisione del management della Gmi, che ha sede a Rovigo, in molti leggono anche uno schiaffo al territorio, sia locale sia regionale. Come dimostra anche l'interessamento del presidente della Regione, **Enrico Rossi**, che non a caso sarà presente domani pomeriggio al vertice in programma al Mise. «Tra mercoledì (oggi, quando è in programma l'incontro al Mise per Aferpi di Piombino) e giovedì - hanno chiosato il segretario generale della Cgil, **Fabrizio Zannotti**, e **Simone Angelini**, segretario Cgil - si decide una fetta molto importante del futuro della provincia. Si incrociano i destini del lavoro e del territorio».

LA CITTA' E IL LAVORO

«UNA LOTTA PER LA DIGNITA'»
«GAZZETTI VUOLE SOSTENERE LA LOTTA
PER LAVORO E DIGNITA' DEI DIPENDENTI»
HA DETTO IL GOVERNATORE ENRICO ROSSI



Il caso Aferpi
Piombino oggi protagonista al Ministero altra vertenza difficile

«Grandi Molini, vicino ai dipendenti» Gazzetti inizia lo sciopero della fame Angella (Cgil): «Domani a Roma si gioca una partita cruciale»

di MONICA DOLCIOTTI

- LAVORO -

MICHELE F. Rossi della Cgil ha annunciato l'ultima iniziativa a sostegno dei lavoratori di Grandi Molini. Lo ha fatto ieri al presidio accanto a lui il consigliere regionale del Pd Francesco Gazzetti. A Pasqua si pranza con il governatore Rossi c'era anche lui. «Il consigliere Gazzetti ha deciso di sostenere la lotta per il lavoro e la dignità dei dipendenti di Grandi Molini in caso di sciopero della fame», ha detto Rossi. E i lavoratori hanno accolto questo annuncio con un applauso.

LO SFOGO
«La mia è stata una scelta personale maturata con la famiglia»

Che Gazzetti stesse meditando qualcosa si era capito già la scorsa settimana quando aveva atteso insieme a lavoratori e sindacalisti l'esito dell'incontro con l'azienda sulle procedure di mobilità nella sede del Centro per l'impiego in via Galilei. Un incontro finito con la delegazione di Grandi Molini che si era alzata e se era andata senza firmare il verbale di incontro. E la rabbia dei lavoratori e dei loro rappresentanti era esplosa. Poi l'incontro dal prefetto. Ebbene Gazzetti scocciato per l'esito dell'incontro del 13



BATTAGLIA
Lavoratori preoccupati, Francesco Gazzetti al centro della foto

aprile aveva manifestato il suo scontento. «Non pensavo potesse accadere, invece».

QUESTE sono state le sue parole che hanno innescato un moto della coscienza e dell'orgoglio. Da qui la riflessione e la volontà di fare qualcosa di ancora più concreto per i lavoratori che rischiano di finire sul lastrico. «La mia è stata una scelta personale», ha spiegato ieri, «maturata tra le mura domestiche a Pasqua con la mia famiglia. Mia moglie e i miei figli mi sostengono. Co-

L'ANNUNCIO AL PRESIDIO
Accanto al consigliere regionale Pd c'era anche il governatore Rossi

me mi sostengono anche capogruppo e vice capogruppo in Regione. E mio padre Giuliano lo ha saputo stamattina (ieri, ndr)». E infatti Giuliano lo ha raggiunto per abbracciarlo. «La nostra famiglia - ci ha detto con orgoglio - è sempre stata dalla parte dei più deboli. Ora Francesco

con questa azione mette in pratica gli insegnamenti ricevuti in famiglia».

«È ARRIVATO il momento di dire da che parte si sta nei confronti dei 39 lavoratori di Grandi Molini che rischiano il posto», ha spiegato Gazzetti. Partendo dal presupposto che non si deve mai disperare, ricorda la scadenza del 20 aprile a Roma al Ministero dello sviluppo dove chiedo che l'azienda si presenti con una delegazione e che esprima ai massimi livelli la sua presenza.

Questo per ritardare i licenziamenti. Per quanto mi riguarda da oggi (venerdì) inizio lo sciopero della fame. Ci metto tutto me stesso continuando a fare il mio lavoro di consigliere regionale. E lo faccio con serenità. Ci tengo a sottolineare e inoltre che resta alto l'impegno delle istituzioni per i lavoratori di Grandi Molini che si è già manifestato domenica di Pasqua con la vicinanza ai lavoratori di Rossi, Simoncini, mia e del vescovo Gaetano. Simone Angella della segreteria confederale Cgil ha concluso mettendo in evidenza che nel ministero a Roma si giocheranno due partite cruciali, mercoledì per Aferpi di Piombino e giovedì per Grandi Molini espressione di due vertenze difficili dalle quali dipende il riscatto di questi territori colpiti da una profonda crisi».



L'ALLARME

La Darsena Europa e il rischio erosione

Rischio erosione costiera di fronte ai progetti di sviluppo dell'area portuale di Livorno. La Confesercenti, attraverso le parole di Simone Romoli, non nasconde le sue perplessità: «Sosteniamo con forza l'azione di confronto politico e tecnico avviata dall'amministrazione comunale di Pisa, ed in particolare dall'assessora Ylenia Zambito, in riferimento al progetto di realizzazione della Darsena Europa, ed in particolare la necessità di un'approfondita valutazione preventiva dei potenziali riflessi erosivi sulla costa sud del litorale pisano nel medio-lungo periodo». D'accordo anche Confcommercio: «Teniamo alta l'attenzione e rinnoviamo l'invito al Comune di Pisa ed a tutti i soggetti coinvolti di mettere in campo i mezzi economici, finanziari, tecnici e politici per valutare attentamente ogni passaggio necessario a scongiurare ogni possibile riflesso negativo per la costa pisana».

Darsena Europa: chi correrà e con chi

LIVORNO - Un vecchissimo ma iconico film, "Mi racolo a Milano" recitava come un Mantra: "Mancano Tot giorni al giudizio uni- Antonio Fulvi (segue a pagina 2)

Darsena Europa

versale". Mi è tornato alla mente parlando con alcuni imprenditori portuali labronici sull'ormai prossima scadenza dei termini - metà maggio - per presentare le dichiarazioni d'interesse alla gara per la piattaforma Europa.

In chiave temporale, si può già cominciare a contare: "Mancano Tot giorni". E trattandosi del progetto più importante di sempre per il porto di Livorno, ma non solo, l'interesse cresce in proporzione. Ha fatto un salto di qualità da quando, poche settimane fa, il potente gruppo China Railway International, condotto per mano dalla Compagnia Portuali Livorno (Cpl) di Enzo Raugeri, si è formalmente candidato a fare tutto lui: finanziamento, costruzione e anche gestione del porto containers del futuro.

Sia Raugeri che il portavoce di China Railway, mr. Chen Shiping, hanno ribadito di voler operare "in cordata con gli imprenditori livornesi interessati". Dettaglio non secondario, ma abbastanza vago. Perché è noto da tempo che a puntare sulla piattaforma Europa ci sia anche il TDT, ovvero il terminal della Darsena Toscana che oggi fa capo a un gruppo d'investimenti franco britannico dotato anch'esso di grandi risorse economiche e difficilmente disposto a farsi fagocitare dai cinesi.

Il puzzle si completa ricordando che nel TDT ha una quota, di minoranza ma comunque significativa, anche la Cilp, ovvero il braccio terminalista della compagnia portuali, entro cui sono anche imprenditori di non poco peso come i gruppi Negri e Neri. Interrogativo che circola: la Cilp con i cinesi intende far concorrenza, addirittura mettersi di traverso, alle aspirazioni di Cilp per la piattaforma Europa?

Sembra che il tema, ancora sottotraccia ma non certo ignorato a Livorno, sia stato nei giorni scorsi tra gli argomenti trattati a

Londra a livello dei nuovi soci di maggioranza dell'ex GIP, ovvero dei titolari della maggioranza del TDT. Non è trapelato niente, ed è logico: siamo ancora alle strategie riservate. Per da palazzo Rosi iano, dove ovviamente Stefano Corsini e i suoi seguono gli eventi, circola un'indiscrezione secondo la quale occorrerebbe qualche riuoco al bando. Non solo per venire incontro alle richieste della Regione - in gran parte già ottemperate - ma anche per capire quale nesso intercorre tra la parte riservata ai privati (finanziatori ed esecutori) e la parte degli interventi pubblici, dighe di protezione comprese. Nessuno, con un impegno che parte da una progettazione che costerebbe da 10 a 13 milioni, partirà alla leggera questo è chiaro. Cinesi per primi, che notoriamente non tirano i soldi alle rondini. Insomma, ce n'è abbastanza per cominciare a capire?

L'INTERVISTA » MASSIMO GIULIANI

«Rebrab, ora i fatti. E il Governo ci ascolti»

Oggi incontro a Roma su Aferpi, 400 lavoratori di fronte al Mise. Sotto esame il piano industriale e le garanzie finanziarie

di Cristiano Lozito
PIOMBINO

Ci saranno oltre 400 lavoratori oggi di fronte al Mise dove è in programma l'incontro tra il Governo (col ministro Carlo Calenda e la viceministra Teresa Bellanova), la delegazione Cevital (il presidente Issad Rebrab e il ceo Sald Benikene), le istituzioni locali, rappresentate dal presidente della Regione Enrico Rossi e dal sindaco Massimo Giuliani e i sindacati nazionali e locali.

All'esame dei partecipanti il piano industriale di Aferpi, o meglio le garanzie finanziarie e il cronoprogramma degli interventi che il Governo nell'ultimo incontro ha chiesto a Rebrab.

Alla vigilia dell'incontro romano il Tirreno ha intervistato il sindaco Giuliani dopo una settimana vissuta fianco a fianco con gli operai, che solo ieri sera hanno interrotto l'occupazione della sala consiliare.

Sindaco, così le ha lasciato questa settimana dal punto di vista umano e politico?

«La conferma della civiltà della nostra gente che combatte una battaglia per il futuro del territorio. È l'aspirazione a un dibattito cittadino in grado di evitare speculazioni politiche, con l'obiettivo di recuperare identità e obiettivi comuni».

La vertenza Aferpi si trascina da due anni. Cosa si attende dall'incontro al Mise e da Issad Rebrab?

«In credo che Rebrab voglia andare avanti. Ma ora deve dare prove tangibili del suo impegno. Sono i sacrifici fatti dagli operai che lo richiedono».

E quali devono essere queste prove?

«Beh, penso alle garanzie sul contratto con Sms Demag per il forno elettrico. Ma anche alla necessità di una prova concreta che l'azienda metterà il denaro necessario ad acquistare i semiprodotti per i laminatoi, tutti e tre, non solo il



Massimo Giuliani, sindaco da maggio 2014 (foto Paolo Barlettani)

GLI IMPEGNI DI REBRAB

«Io credo che voglia andare avanti, ma ora deve dare prove tangibili del suo impegno. Sono i sacrifici fatti dagli operai che lo richiedono»

treno rotto. Che significherebbe ripartire con la produzione e garantire i contratti di solidarietà».

In questa situazione cosa si aspetta invece dal Governo?

«Da parte del Governo non credo sia alle porte una scelta drastica e definitiva. Capisco che siamo dentro a un percorso, ma anche che il Governo ha avuto il tempo per esaminare la situazione e raccogliere elementi fondici che serve una proposta organica di politica industriale, che espliciti obiettivi e azioni che siano dentro una visione forte dell'interesse

nazionale verso il settore siderurgico».

Si riferisce a sinergie con Taranto, possibili se l'Ilva andrà alla cordata di cui fa parte Saljjan Indal?

«No, questo ragionamento, e lo sottolineo, prescinde dal soggetto che si agglicherà la gara per lo stabilimento di Taranto. Ma è naturale che in questo contesto al Governo debba interessare che anche Piombino abbia la possibilità di tornare a produrre acciaio e valorizzare le proprie produzioni strategiche».

Lei nei giorni scorsi ha scritto al premier Paolo Gentiloni esprimendo la necessità di stipulare un nuovo Accordo di programma. Questo significa che gli accordi precedenti non hanno funzionato?

«Diciamo che gli Accordi precedenti hanno prodotto alcuni risultati, ma oggi è necessario un aggiornamento misurato sulla situazione che si è prodotta per i vari ritardi. Insomma, credo che occorra ur-

LA NECESSITÀ DI RISORSE

«Servono interventi urgenti per le infrastrutture e per assicurare la protezione dei lavoratori, incluso l'indotto, e delle famiglie»

gentemente riallineare i problemi con gli obiettivi e gli interventi necessari a fronteggiare una crisi così complessa».

E quali sono le priorità in questo senso?

«Penso al rilancio delle attività industriali nel segno della diversificazione, che abbiamo fortemente voluto, e al bisogno di attrarre nuove attività, un punto su cui gli accordi precedenti hanno funzionato solo parzialmente. E poi c'è il nodo infrastrutturale. Il porto ha bisogno di altri interventi, e oltre alla necessità di risolvere il problema della 398 c'è anche

l'urgenza dell'adeguamento delle linee ferroviarie. Inoltre sono indispensabili interventi per le demolizioni e le bonifiche».

L'elenco presuppone la necessità di molti soldi, dunque, da chiedere al Governo...

«È evidente che servono risorse se davvero si vuole restituire competitività a un territorio così segnato dall'cnsl. Ma non si tratta solo di soldi, qui serve un cambio di passo anche dal punto di vista dello snellimento delle procedure. Non è possibile assegnare finanziamenti, penso a quelli per le prime bonifiche, e non poterli ancora spendere dopo due anni. Però mi lasci dire che serve un'altra cosa fondamentale, e cioè assicurare la protezione dei lavoratori, inclusi quelli dell'indotto, e delle famiglie con interventi di impatto e durata pari alla gravità della crisi. Interventi straordinari per i quali vanno assicurate agli enti locali del territorio le risorse necessarie».

Lei ha citato la necessità di altri interventi sul porto, che pure è la realtà che sta dando le prime risposte occupazionali alla crisi, e che intanto ha visto l'accorpamento con Livorno. Cosa si attende dal nuovo presidente Stefano Coraini?

«Il porto è uno dei motori più importanti del nuovo sviluppo. Per questo siamo seguiti con attenzione la fase di passaggio della governance verso il sistema Livorno-Piombino-Elba e confidiamo in soluzioni all'altezza della situazione. Non ci possiamo permettere cali di tensione o di attenzione, né di disperdere energie o di demotivare il personale che opera nel nostro porto. Penso e spero che il presidente Coraini abbia presente che nel nostro sistema portuale ci sono due aree di crisi industriale complessa. Ma che ci sono anche concrete opportunità che dobbiamo saper cogliere».

- segue

«Ora occorrono risposte certe sul progetto»

«L'incontro al Mise non può essere una scadenza burocratica o una fra le tante: i lavoratori, le organizzazioni sindacali, le amministrazioni locali, un intero territorio esigono di avere certezze dopo tante promesse e tanti e troppi sacrifici». Lo afferma Nicola Fratolanni, segretario nazionale di Sinistra Italiana.

«È il momento delle risposte chiare e certe – prosegue il segretario di SI – sugli investimenti annunciati e mai messi in pratica in questi mesi. È il momento che il Governo assuma fino in fondo le proprie responsabilità».

Per Marco Bentivogli, segretario generale Fim-Cisl «su almeno 700 milioni di piano ne sono stati spesi appena 100: significa che questo è il momento di procedere a una maggiore concretezza. Ci aspettiamo la modifica del piano industriale – ha proseguito – con tutte le scadenze: il piano industriale era anche dettagliato, ma non aveva le scadenze di tutti gli investimenti, quando acquisteranno il forno elettrico, quando inizieranno le opere di smantellamento del vecchio impianto, quando inizieremo a vedere le cose nella dimensione concreta».

«Al tavolo chiederemo che siano confermati i progetti presentati di Cavital – ha spiegato alla vigilia il segretario provinciale della Uilm, Vincenzo Renda – Per la Uilm non è importante chi fa ma che venga fatto. Non vogliamo scegliere l'imprenditore, però chiediamo con forza che i 2200 lavoratori diretti e il migliaio dell'indotto abbiano delle risposte».

In breve



GOVERNANCE

Taranto vara tavolo di partenariato

L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio che comprende il porto di Taranto, ha costituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare.

L'organismo è previsto dalla riforma della Governance presso ciascuna Autorità di sistema e, oltre che dal presidente della Adsp, deve essere costituito, secondo quanto prevede la normativa, da un rappresentante per ciascuna delle categorie degli operatori portuali (armatori, industriali, operatori ex articoli 16 e 18 della legge 84/94, spedizionieri, operatori logistici e ferroviari, agenti marittimi, autotrasportatori, operatori del turismo o del commercio) e da tre rappresentanti dei lavoratori.

FONDO MARITTIMI

Mattioli è il nuovo presidente

Mario Mattioli, presidente della commissione education di Confitarma, è il nuovo presidente del Fondo nazionale marittimi, eletto dal Consiglio riunitosi nei giorni scorsi a Roma. Il 30 marzo, l'assemblea del Fondo aveva proceduto all'elezione dei consiglieri. Il nuovo consiglio, oltre che da Mattioli, risulta composto da Angelo D'Amato (Perseveranza), Andrea Grisoni (Italia Marittima) Carlo Lomartire (d'Amico Società di navigazione) Rodolfo Magosso (Ignazio Messina e C.), Diego Pacella (gruppo Grimaldi) e Sergio Repetto (Costa Crociere).

Gara a Taranto per l'Agenzia del Lavoro

TARANTO - E' stato pubblicato sull'Albo Pretorio del sito istituzionale dell'AdSP del Mar Ionio - al link <http://albopretorio.port.taranto.it> - l'Avviso Pubblico integrale per la selezione di una figura
(segue a pagina 4)

Gara a Taranto

professionale idonea a ricoprire l'incarico di Amministratore Unico dell'Agenzia per la Somministrazione del Lavoro in porto e per la Riqualificazione Professionale per la cui costituzione è stato avviato il procedimento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'espressione della prevista "intesa" ai sensi della normativa citata in oggetto.

Nell'Agenzia "...confluiscono i lavoratori (ex TCT SpA) in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali..." ex art. 4, comma 1, L. 18/2017.

L'Avviso Pubblico in breve sintesi, prevede: il conferimento dell'incarico è da inquadrarsi esclusivamente nell'ambito del lavoro autonomo e senza alcun vincolo di subordinazione con l'AdSP del Mar Ionio; la durata dell'incarico è fino al 31.12.2019, le candidature, corredate dalla documentazione prevista dall'Avviso Pubblico, dovranno pervenire entro le ore 13.00 del 3 maggio 2017; i seguenti requisiti minimi obbligatori: Cittadinanza italiana o di uno degli Stati membri dell'Unione Europea; età non inferiore ad anni 18; godimento dei diritti civili e politici; i cittadini degli Stati membri dell'UE devono godere dei diritti civili e politici anche negli Stati di appartenenza o di provenienza; assenza di condanne penali o di procedimenti penali in corso che impediscano, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, la costituzione del rapporto di impiego con la Pubblica Amministrazione; non essere stati destituiti o dispensati dall'impiego presso una Pubblica Amministrazione per persistente insufficiente rendimento; non essere stati destinatari di provvedimenti di licenziamento ovvero di recesso per giusta causa da parte di una Pubblica Amministrazione; idoneità psico-fisica a svolgere l'incarico;

non trovarsi in una delle cause di incapacità previste dalla Legge; iscrizione all'Albo dei Consulenti del Lavoro da almeno anni dieci o in alternativa iscrizione all'Albo dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili da almeno anni dieci, comprovata esperienza professionale di durata non inferiore ad anni cinque, maturata dal 2005 alla data di scadenza del termine di presentazione delle istanze di candidatura, alternativamente in qualità di Dirigente, Quadro/Funziionario nel campo della Fornitura del Lavoro Temporaneo o Somministrazione di manodopera.

Oggi al Ministero incontro decisivo per Gioia Tauro tra sindacati e azienda alla presenza del prefetto Michele di Bari

In attesa del vertice romano i portuali lanciano un appello al Papa

Va avanti lo sciopero per protestare contro i 400 esuberi dichiarati Per documentare la vertenza è giunto a Gioia Tauro il massmediologo Klaus Davi

Domenico Latino GIOIA TAURO Inizia il sesto dei dieci giorni di sciopero proclamati dai sindacati unitari al porto di Gioia Tauro per protestare contro i 400 esuberi dichiarati dal terminalista. Si attendono novità importanti dall' incontro in programma oggi nella Capitale, al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, convocato grazie all' intervento del prefetto di Reggio Calabria, Michele di Bari, dopo che i lavoratori, venerdì scorso, avevano bloccato l' autostrada Salerno-Reggio. Una grossa rappresentanza di portuali, circa 300, sarà a Roma per manifestare a salvaguardia del proprio posto di lavoro e chiedere che le infrastrutture promesse partano velocemente, in attesa dell' esito della riunione con il ministro Graziano Delrio, alla quale parteciperanno i sindacati, l' azienda e lo stesso prefetto Michele di Bari. La preoccupazione delle maestranze in sciopero è che gli esuberi provochino una vera e propria "morte sociale" nel territorio perché «400 licenziamenti in Calabria - si legge in un commento online - equivalgono a 4mila in Lombardia». Intanto, il giorno di Pasqua, è giunto a Gioia per documentare la durissima vertenza, così come annunciato, il massmediologo Klaus Davi. Ne è venuto fuori

un documentario, realizzato in collaborazione con Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Mare e Sul: migliaia le visualizzazioni per un primo spezzone video diffuso in rete in cui si vede il drammatico appello di alcuni portuali a Papa Francesco affinché intervenga per congiurare i licenziamenti. "Caro Francesco, la politica ci ha abbandonato. Siamo poveri operai calabresi, chi vuoi che pensi a noi? Per questo ci rivolgiamo a te". Il filmato si apre con la voce di Carmelo Cozza, 50 anni: "La perdita di un solo posto di lavoro qui a Gioia Tauro rappresenta davvero la differenza tra la disperazione e la possibilità di emancipazione per i lavoratori e le loro famiglie. Da noi, Francesco, la possibilità di lavorare significa sottrarsi all' abisso della criminalità organizzata.

Non abbandonarci". Anche per Domenico Laganà, 50 anni, ogni posto di lavoro perso in Calabria è un

- segue

incentivo alla 'ndrangheta: "Francesco, Lei è il Papa degli operai - dice - so che non ci dimenticherà". "Sono sposato, ho 2 figli - racconta Nino Sigilli, 47 anni - crediamo nelle Istituzioni, crediamo in te. Il nostro è un urlo: Francesco vogliamo fatti, vogliamo realtà". Giuseppe Rizzo, 49 anni, rivela: "ci conosciamo Francesco e quindi mi rivolgo a te perché tu hai aiutato uno dei miei figli nel 2013, con le tue preghiere. Confidiamo in te".

"Sono uno dei tanti che non vorrebbe abbandonare la propria terra. Ho 33 anni. Senza lavoro non c'è futuro. Spero in un vostro sostegno morale" - è l'amara dichiarazione di Salvatore Prossomariti. Gli fa eco Mario Morgante: "Costringere all'emigrazione noi giovani significa uccidere la Calabria. Ho 30 anni, voglio vivere qui e aiutare la mia terra". "Caro Francesco, il lavoro è dignità - incalza Eugenio Cutri - ci aiuti col cuore in mano, siamo una terra disgraziata e maledetta". Per Mimmo Macri "chi licenzia è un criminale, lo ha detto Lei. Anche se l'azienda per cui lavoriamo non è criminale. È solo un'azienda in crisi a causa della politica. I suoi uomini in Calabria sono stati lontani. Ci aiuti lei". "Ti chiedo una lunga preghiera: ho quattro figli a casa. La mia preoccupazione", chiude Luigi Bresciani di 47 anni. Un invito al Santo Padre, infine, è arrivato da Salvatore Larocca, 49 anni. "L'aspettiamo a Gioia Tauro".

TURISMO. Cassarà: è aumentato il numero delle presenze in Sicilia soprattutto nelle città d'arte, attendiamo maggio per vedere se la tendenza è confermata

Aeroporti di Trapani e Catania, arrivi record per le festività pasquali

OOO «Buona Pasqua». Più che un augurio, ormai fuori tempo massimo, una constatazione per i manager delle società aeroportuali e gli operatori turistici di Sicilia. Ovunque, numeri altisonanti. E indicatori certi della ritrovata capacità di «fasci nazione» che l'Isola sa esercitare sugli stranieri.

A Catania-Fontanarossa, report decisamente incoraggiante. Dagli uffici della Sac, l'ente di gestione dello scalo, segnalano che dal 14 al 18 aprile sono stati registrati 129 mila 328 passeggeri: «Erano stati 98 mila 281 negli stessi giorni della Pasqua 2016, con una crescita del 31.59 per cento». A ... quota 48 mila i passeggeri giunti su voli internazionali, più 50.25 per cento, mentre i «nazionali» sono lievitati del 21.45.

Ancora: «I movimenti sono cresciuti complessivamente del 27.21 per Palermo, 19 aprile 2017 Milano, 19 aprile 2017 cento con 949 aeromobili atterrati e decollati». Una curiosità: «La giornata più caotica per gli arrivi - dicono alla Sac - è stata quella di venerdì 14, con 15 mila 624 passeggeri e 101 movimenti in arrivo». Ieri, invece, il pienone di partenze. In 15 mila 263 hanno lasciato la terra d'Etna con 107 voli.

I vertici di Airgest al «Florio» di Trapani hanno messo a raffronto i flussi dei giorni 11-18 aprile 2017 e sono arretuosamente vicini a Beatrice, Laura, Giulia e Gigi.

Palermo, 19 aprile 2017 BERNARDO RENATO LANAVE Palermo, 19 aprile 2017 con quelli del 22-29 marzo 2016. E sono contenti come una ... Pasqua.

Un anno fa, 28 mila 175 passeggeri.

Adesso, 35 mila 912. Gli «internazionali» trainano non solo Trapani, ma anche e soprattutto Comiso con un incremento di mille 785 passeggeri - più 107 per cento - che compensa il meno 7.2 per cento nei nazionali: «Anche noi nel nostro piccolo abbiamo fatto la nostra parte», esclama l'amministratore delegato della Palermo, 19 aprile 2017 Palermo, 19 aprile 2017 «Soaco» Giorgio Cappello. Si festeggia ai piani alti di Gesap, gestore del «Falcone e Borsellino» di Palermo: «Più 10 mila 100 passeggeri internazionali, un progresso dell'87 per cento!».

Tantissimi arrivi. Un sollievo per gli albergatori. Il presidente di Sicindustria Turismo, Giuseppe Casarà, sottolinea «il miglioramento delle presenze in Sicilia con particolare riguardo verso le città d'arte a ANNIVERSARIO partire da Palermo», ma incrocia le dita: «Attendiamo maggio per vedere se la tendenza è confermata». Infine, si sofferma sui differenti «gusti» dei turisti: «Gli italiani a differenza degli stranieri mostrano una preferenza verso l'extralberghiero, anche se la scelta dei nostri hotel di mantenere bloccate le tariffe allo scorso anno ha dato i suoi frutti con un più 3-4 per cento». (*GEM*) ANNIVERSARIO ANNIVERSARIO.

Focus del segretario generale Di Sarcina su due interventi

Pontile di Giammoro, tempi ancora lunghi

Francesco Di Sarcina segretario generale dell' Authority

Milazzo L'ing. Di Sarcina ha anche parlato nel corso dell'ultima riunione del Comitato portuale di due importanti interventi che devono realizzarsi nello specchio d'acqua compreso tra Milazzo e Giammoro. Il primo riguarda il dragaggio dell'imboccatura del porto di Milazzo che è pure in una fase di stand by. «In merito a questo intervento - ha affermato - sono state completate le analisi prescritte dal ministero dell'Ambiente ed è in corso il perfezionamento dell'incarico all'Università di Reggio Calabria per la granulometria e lo studio dello spostamento per effetto delle correnti. Quando tutte le analisi saranno complete e inviate al ministero dell'Ambiente si potrà procedere».

Altri aggiornamenti invece riguardano il pontile di Giammoro, altra opera infinita. Il segretario generale dell'Autorità portuale ha comunicato che la società di validazione ha sollevato alcuni dubbi sulla fattibilità del progetto sottolineando l'assenza di alcune verifiche strutturali. Il Genio civile Opere marittime, progettista dell'opera ha invece rassicurato l'Authority che quelle osservazioni «sono eccessive». Pertanto è stato chiesto all'impresa di effettuare solo degli aggiustamenti che saranno valutati a breve.

Turismo: ottomila crocieristi a Palermo

Contemporaneamente al porto Costa Fascinosa e la MSC Splendida

(ANSA) - PALERMO, 18 APR - Sono contemporaneamente nel porto di Palermo la Costa Fascinosa e la MSC Splendida, che si fermeranno fino al pomeriggio e poi partiranno entrambe alla volta di Malta (La Valletta). Porteranno in città rispettivamente 3.800 e 3.959 crocieristi più 1.110 e 1.325 membri dell'equipaggio per un totale di 10.203 passeggeri (7.759+2.435). Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale di Palermo dice: "Come alcuni studi hanno dimostrato, Palermo è una meta che piace sicuramente per la sua localizzazione geografica, punto d'accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi. Ma è soprattutto la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel suo centro storico e possono usufruire dell'offerta di numerosi e differenziati itinerari artistici e culturali".

GLI ALTRI CANDIDATI. I grillini hanno avuto accesso agli atti della bonifica e contrattaccano. Il leader dei Coraggiosi: «L' amministrazione deve dialogare con il suo porto»

Il M5s cavalca ancora il «caso» Oreto E Ferrandelli spinge sul turismo

OOO È aperta campagna, sebbene Ugo Forello aspetti Orlando sul...

fiume, Fabrizio Ferrandelli parli di turismo 4.0 guardando al mare, lamentando «il dialogo inesistente fra il Comune e l' **Autorità portuale**». Il candidato sindaco del Movimento 5 stelle insiste sulla vicenda delle pulizie sull' Oreto e della notizia «negata da Orlando, che ha addirittura minacciato querele, sull' intervento della forestale per bloccare le opere.

Quell' intervento era **autorizzato** dal Comune». Forello allega alla sua nota due determinazioni di incarichi per il dragaggio e la relazione ambientale, «ottenuti dopo l' accesso agli atti». Per Forello, «quei lavori li aveva **autorizzati** il Comune affidandoli a una ditta privata senza però chiedere i relativi pareri di incidenza di ripulitura del sito, classificato come Sic (sito di interesse comunitario).

Ci chiediamo come mai il sindaco abbia taciuto la notizia come falsa.

Con una determinazione del 12 aprile il Comune ha nominato due professionisti per redigere la relazione ambientale area Sic da allegare all' istanza».

Ferrandelli, che ieri ha incontrato lavoratori e operatori **portuali**, brinda ai «flussi turistici in aumento» mentre però «la città - osserva non è adeguatamente attrezzata per gestirli in maniera ottimale. Quello che manca è il dialogo tra l' amministrazione comunale e l' **Autorità portuale**. Per migliorare il settore turistico - precisa Ferrandelli - bisogna innanzitutto pensare a un piano integrato dell' offerta turistica, con la messa in rete di tutti i siti museali e di tutti i monumenti pubblici, sia regionali che comunali, compresi quelli della Curia e dei privati. Un "mettere a sistema" che riguarda anche e soprattutto la condivisione, in egual misura, delle risorse umane. L' obiettivo è quello di rendere fruibili tali beni tutti i giorni della settimana, 24 ore su 24. Non è accettabile infatti che molti dei nostri tesori restino chiusi per gran parte dell' anno. Il personale c' è, bisogna solo fare rete e creare sinergie. Il nostro obiettivo - aggiunge il leader dei Coraggiosi - è quello di rendere **Palermo** una destinazione turistica in linea con i criteri dettati dal Global Sustainable Tourism Council».

La ricetta di Ferrandelli passa anche per i trasporti: «Bisognerà istituire specifici bus -navetta turistici che dal porto o dalla stazione possano raggiungere i principali monumenti della città. Si può pensare anche a una convenzione con i taxi, oltre a tariffe speciali per viaggiare sui mezzi pubblici, dal biglietto giornaliero, a quello valido tre giorni o ancora settimanale. Una mobilità integrata che colleghi non solo i monumenti tra loro, ma anche gli alberghi, le spiagge e le principali mete turistiche». Il suo programma pensa a «un' app , con percorsi studiati ad hoc, ma utile anche per pagare un biglietto unico, in forma telematica, grazie al quale sarà possibile accedere ai diversi monumenti, così come già succede nelle altre città d' arte europee».

PORTO. Due grandi navi hanno sbarcato ieri mattina una folla festante e curiosa che si è riversata in centro. E alcuni hanno preferito fare un bagno a Mondello

E 8 mila crocieristi vanno a caccia di arte, mare e cibo

OOO È boom di turisti a Palermo. Oltre ottomila crocieristi sono arrivati nella mattinata di ieri al porto. Come avvenuto lo scorso 11 aprile infatti, sono state due le navi da crociera che sono attraccate a distanza di poche ore. Si tratta della Msc Splendida che portava a bordo 3959 turisti più 1325 membri dell' equipaggio e della Costa Fascinosa, con 3800 turisti e 1110 unità del personale.

Ed era una folla festosa quella che ieri mattina ha invaso la città. Turisti provenienti da tutto il mondo si aspettavano da Palermo buon cibo e monumenti mozzafiato da visitare.

«Questo per me è un gradito ritorno afferma Marcello Tosi - vorrei tornare a mangiare un buon gelato e gustare ancora una volta il panino con le panelle. Spero di non trovare le contraddizioni che ho visto in passato. Monumenti bellissimi ma spazzatura per le strade. Spero che la situazione sia migliorata in questi anni». «Come possiamo raggiungere Mondello?», chiedono Anne e Mark, turisti irlandesi. «Abbiamo sentito parlare molto bene di questo posto hanno detto ancora - vorremmo vederlo con i nostri occhi. Abbiamo con noi anche il costume da bagno».

«Stiamo cercando di visitare tutte le città italiane - affermano Marcello e Luisa di Benedetto - crediamo sia bello valorizzare tutte le nostre bellezze piuttosto che fare viaggi all' estero. Non vediamo l' ora di visitare la Cappella Palatina e i monumenti del percorso arabo -normanni». «Che bella atmosfera - dice Juan, turista spagnolo- devo dire che mi sento molto a casa. Sto andando a visitare il teatro Politeama e il Massimo perché lavoro in questo settore e ho sentito parlare delle bellezze di questi luoghi».

Le due grandi navi hanno lasciato il porto nel tardo pomeriggio per arrivare a La Valletta, a Malta. «Come alcuni studi hanno dimostrato, Palermo è una meta che piace sicuramente per la sua localizzazione geografica, punto d' accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi - commenta il presidente dell' Autorità Portuale, Vincenzo Cannatella-. Ma è soprattutto la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel suo centro storico e possono usufruire dell' offerta di numerosi e differenziati itinerari artistici e culturali».

-segue

È di 16,6 milioni di euro, ogni anno, la ricaduta economica del movimento crocieristico che fa tappa a **Palermo**. Di questi, 11,5 restano nelle tasche del capoluogo, il resto va a gonfiare quelle di alcuni centri della provincia e poi del Trapanese e Agrigentino, per una spesa media di 30 euro a turista. Il dato è riferito al 2015, quando nel principale scalo cittadino si sono registrati 200 accosti e quasi 550 mila turisti del mare che, una volta sbarcati, hanno scelto tour guidati - quasi sempre organizzati a bordo - o una visita fai da te. Numeri che sono stati confermati anche nel 2016 e per l'anno in corso.

E sul turismo in città si è espresso sulla sua pagina Facebook anche il sindaco Leoluca Orlando. «I dati sulle presenze turistiche a **Palermo** fotografano una vera e propria rinascita conquistata anno dopo anno grazie ai tanti riconoscimenti internazionali e nazionali, grazie a una nuova narrazione della città uscita finalmente dalla palude. Nel 2015 **Palermo** era fuori dalla top 10 quest'anno invece siamo quinti. Un balzo di ben 4 posizioni in un solo anno, superando in Italia Firenze, Pisa, Bologna, Torino, Verona e superando in Europa Siviglia, città leader per turismo pasquale, con la previsione di un ulteriore aumento nel periodo.

IL DOSSIER

Musei promossi, trasporti bocciati: le pagelle dei turisti

Tutti pazzi per Palermo e le sue bellezze. Nel fine settimana di Pasqua il 90 per cento delle strutture alberghiere era al completo. Solo ieri ottomila turisti sono scesi dalle navi da crociera e per quasi tutti passeggiare per il centro è stato un "amore a prima vista". Un boom per il turismo all'ombra di Monte Pellegrino che però deve fare i conti con servizi non ancora all'altezza delle grandi città d'arte, a cominciare dalla mancanza di un "sistema turismo" in città. Sull'argomento Leoluca Orlando, Fabrizio Ferrandelli e Ugo Forello, i tre candidati sindaci sulla carta favoriti per lo scranno di Palazzo delle Aquile, spiegano in quattro punti le loro strategie per non disperdere questo capitale economico e trasformare Palermo in una capitale del turismo.

BRUNETTO E PATANE' ALLE PAGINE IV E V
Ieri sono arrivati al porto di Palermo ottomila crocieristi.

Migranti, sbarchi in aumento chiesti aiuti più efficaci all' Ue

leone zingalesPalermo. Emergenza migranti in Italia, tra soccorsi in mare e polemiche. Ieri sono sbarcati migliaia di "desperados" mentre il leader della Lega, Matteo Salvini, ha annunciato che ha intenzione di denunciare il presidente del Consiglio, i ministri e i comandanti della Marina e della Guardia Costiera per "favoreggiamento dell'immigrazione clandestina". «Nel 2017 - ha sottolineato - l'accoglienza costerà un miliardo in più». Insomma si fa sempre più incandescente il tema dei migranti.

Ieri si sono concluse le operazioni di sbarco dei 1.181 migranti giunti lunedì nel porto di Catania a bordo della corvetta militare tedesca Tender A513 Rhein. Le operazioni, interrotte alle 22 del giorno di Pasquetta, erano riprese alle 7 di ieri.

Il sindaco Enzo Bianco, che già lunedì era rimasto per qualche ora nel porto insieme ai migranti e alle 150 persone impegnate nelle operazioni di accoglienza tra forze di polizia, funzionari della Prefettura, dipendenti comunali e tanti volontari, ieri mattina ha effettuato un nuovo sopralluogo nel Porto.

«Ancora una volta - ha detto Bianco - la città di Catania ha saputo fare la propria parte con grande dignità.

Devo ringraziare tutti coloro i quali, nonostante ieri fosse una giornata festiva, sono venuti qui a dare il proprio contributo. E tutto era organizzato per il meglio grazie anche all'efficace lavoro di coordinamento svolto dalla Prefettura di Catania. Un'accoglienza particolarmente accurata da parte del personale dei Servizi sociali del Comune nei confronti dei 216 minori non accompagnati».

A rilento e con alcuni problemi lo sbarco dei 1267 migranti arrivati a Messina lunedì con la nave mercantile tedesca «Panther». Molti dei profughi sono stati trovati in cattive condizioni di salute perché non mangiavano e bevevano da giorni.

Uno di loro si è anche gettato dalla nave per la fame ma poi è stato recuperato. Lunedì la polizia ha anche dovuto sedare una rissa che è nata a bordo tra i profughi esasperati. Alcuni dei migranti hanno ferite di arma da fuoco, altri sarebbero stati seviziati nei loro paesi, diverse donne incinte sono giunte in gravi condizioni, e sono poche le ambulanze a disposizione. Lo sportello di accoglienza migranti dell'ospedale Papardo ha inoltre lavorato con tanti disagi per il poco personale ospedaliero.

Ed è arrivato in mattinata al porto di Palermo il mercantile panamense Tuna 1 con a bordo 477 migranti. Tra loro anche dieci donne di cui una incinta e due bambini originari del Bangladesh, Costa D'Avorio e

Eritrea.

LEONE ZINGALES

DOPO DUE MESI DI MISSIONE IN GRECIA

Rientro alla base della CP 286

La motovedetta ha svolto 54 uscite in mare e percorso più di 8 mila miglia

LIVORNO - 116 migranti soccorsi, 745 ore trascorse in mare, 8016 miglia percorse. Sono gli importanti numeri relativi all'attività svolta per oltre 2 mesi dalla motovedetta CP 286 della Guardia costiera di Livorno presso l'Isola greca di Castelrosso, situata all'estremità orientale d'Europa, al confine con la Turchia. L'unità è rientrata con a bordo i suoi 10 militari di equipaggio, dopo aver mollato gli ormeggi il 24 gennaio scorso dalla Darsena Vecchia del porto livornese, su disposizione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, per fornire il proprio contributo nell'ambito dell'Operazione congiunta POSEIDON 2017, svolta sotto il coordinamento dell'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera (FRONTEX), in acque greche, al fine di controllare il fenomeno migratorio con provenienza dal Mediterraneo orientale, in particolare dalla vicinissima Turchia. In tale cornice, la CP 286 ha svolto 54 uscite in mare,



patteggiando la frontiera d'Europa e realizzando difficili interventi di assistenza e salvataggio, in ogni condizione meteorologica, anche a favore di bambini, disabili e donne incinte, con il prezioso apporto dei soccorritori navali della Guardia costiera, appositamente imbarcati.

Al rientro l'equipaggio è stato accolto in banchina - nella foto - dal direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Vincenzo Di Marco, che si è congratulato con il proprio personale per il significativo lavoro portato a termine a tutela della vita umana in mare.

DUECENTO MILIONI DI EURO



Il bacino portuale di Civitavecchia

Civitavecchia, riaperta istruttoria per prestito Bei

ROMA. Continua il percorso l'istruttoria della richiesta alla Bei (Banca Europea per gli Investimenti) da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Si tratta di un prestito di 200 milioni di euro per infrastrutture portuali. La Commissione Ue al termine della verifica delle soluzioni proposte **Eu/Authority** ha decretato che lo sviluppo portuale di Civitavecchia rispetta la direttiva Habitat. Lo avevano appurato anche il Ministero dell'Ambiente, la Regione Lazio e l'Ispra, così che sono

state superate tutte le criticità di carattere ambientale sollevate dalla Commissione. La procedura è stata seguita direttamente dal neo presidente dell'AdSP Francesco Maria di Majo che ha avuto diversi incontri a Bruxelles, e con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e il ministero dell'Ambiente, così da arrivare ad una rapida conclusione della vicenda. «Si tratta di un risultato importante - commenta il presidente di Majo - che ci consente di riprendere ed aggiornare un'istruttoria sospesa da tempo».

Molo XX Luglio, l' **Autorità portuale** sblocca l' impasse

Completamento della banchina Decisa una perizia di variante

Necessaria una rimodulazione dei piani, ripresa dei lavori entro l' estate

Milazzo Completamento della banchina XX Luglio: per superare la fase d' impasse, la direzione dei lavori ha deciso di predisporre una perizia di variante. Lo ha reso noto il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Francesco Di Sarcina, evidenziando sostanzialmente che le prescrizioni del ministero dell' Ambiente (di inserimento di un tessuto particolare nelle banchine in cui scaricare i sedimenti provenienti dal dragaggio) hanno creato un grosso problema di mancato drenaggio dell' acqua e quindi l' impossibilità di proseguire con la copertura e con il completamento della tanta attesa opera. Da qui la decisione di operare la variante per accelerare l' asciugatura. Sui tempi di ripresa, l' **Autorità portuale** ha assicurato che essi avverranno «immediatamente già prima dell' estate».

La questione, come si ricorderà, è stata oggetto di diversi interventi anche da parte di parlamentari, sollecitati dalle istituzioni locali, ai quali l' ente messinese ha anche risposto spiegando quali sono state le criticità e le fasi dell' appalto e la ragione delle varie modifiche anche in corso d' opera. «La perizia di variante - si evidenzia nella risposta - e successiva revisione sono nate a seguito della necessità di minimizzare i volumi di escavo considerato che la soluzione originaria dei cassoni comportava la necessità di imbasamento degli stessi. Pertanto il passaggio alle palancole avrebbe permesso di minimizzare tali quantità. Fra l' altro - scrive ancora l' **Autorità portuale** - la discarica originariamente individuata (Valdina) in progetto, era stata nel frattempo chiusa e per conferire il materiale scavato ad altra discarica in possesso delle necessarie autorizzazioni, i costi sarebbero lievitati tantissimo. La perizia ha riguardato solo le caratteristiche costruttive della banchina lasciando invariato tutto il resto. È chiaro che ha dovuto subire l' iter di approvazione anche da parte del ministero delle Infrastrutture e di quello dell' Ambiente».

L' ente messinese comunque si dice certo che la banchina non resterà una incompiuta. «In questi mesi proprio per la necessità di garantire la salvaguardia futura della pavimentazione della banchina, si è deciso di attuare un diverso dragaggio, sono state effettuate delle prove e delle verifiche nel sito e la

nuova perizia pertanto consentirà di uscire dall' attuale fase di stop».

L' Authority ha inteso puntualizzare altresì che «tutte le attività sono state oggetto di controllo e supervisione da parte dei tecnici di Ispra ed Arpa Sicilia e lo stesso dragaggio è stato oggetto di continuo monitoraggio attraverso un sistema di sonde fisse e mobili».

L' intervento sulle banchine del porto mamertino, eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chioggia, ha impegnato sino ad ora quasi 10 milioni di euro per la realizzazione di circa 360 metri lineari di accosto e una nuova banchina di 80 metri.

Potenza

Inchiesta petrolio In 47 e dieci società rinviati a giudizio

OOO Il gup del Tribunale di Potenza ha rinviato a giudizio 47 persone e dieci società, fra le quali l' Eni, nell' ambito dell' inchiesta del 2016 sulle estrazioni di petrolio in Basilicata. Fra gli imputati del processo, comincerà il 6 novembre, vi sono due ex responsabili del distretto meridionale dell' Eni e altri dipendenti della compagnia petrolifera. Tra i filoni dell' inchiesta vi era il progetto di stoccaggio del greggio estratto in Basilicata e in Sicilia, nel porto di Augusta. Nei mesi scorsi è stato trasferito a Roma: per gli indagati è stata poi disposta l' archiviazione.

L'Avvisatore Marittimo



TANGER MED, NEL PRIMO TRIMESTRE TRAFFICO IN AUMENTO DEL 10,2%

NEL primo trimestre il traffico dei container movimentato dal porto marocchino di Tanger Med è aumentato del 10,2% per un volume totale pari a 766mila teu, in salita quindi rispetto ai 694mila teu dei primi tre mesi dell'anno. Nel solo mese di marzo del 2017 il traffico è stato pari a 274mila teu, con un incremento dell'11,5% sul marzo dello scorso anno.