

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
5 SETTEMBRE 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa



## INDICE



### Primo Piano:

- **Conferenza delle AdSP (Il Sole 24 Ore)**

### Dai Porti:

#### Trieste:

**"...Visita dell'Autorità dei Trasporti allo scalo Ferroviario..."**  
(Ansa, Ferpress)

**"...Da Trieste al Mar Giallo..."** (La Repubblica)

#### Genova:

**"...Rinfuse, camalli e Pietro Chiesa..."** (Il Secolo XIX)

**"...Ponte Doria, il "giallo" della verifica..."** (Il Secolo XIX)

**"...Culmv-P Chiesa, prove di alleanza..."** (La Repubblica)

#### La Spezia:

**"...Piano da dieci milioni per l'ambiente..."** (Il Sole 24 Ore)

#### Ravenna:

**"...Terminal TCR primo scalo per sperimentazione dello sdoganamento in mare settore Automotive..."** (Informatore Navale)

#### Livorno:

**"...Riunione Comitato di gestione AdSP ..."** (Il Messaggero Marittimo)

**"...Nomina Segretario Generale..."** (Il Telegrafo, Il Tirreno)

**"...Bando Darsena Europa..."** (Corriere Marittimo, Il Telegrafo, Il Tirreno)

**"...Crollo pesante dei traffici contenitori..."** (La Nazione)

#### Piombino:

**"...Vogliamo chiarimenti su Jindal..."** (Il Telegrafo)

#### Civitavecchia:

**"...AdSP e Capitaneria massima intesa..."**  
(Il Messaggero, Il Messaggero Marittimo)

#### Brindisi:

**"...Firmato accordo area del Deposito ex Pol..."**  
(Brindisera, Nuovo quotidiano di puglia, Newspam, Perqasje)

#### Gioia Tauro:

**"...dopo il blocco del porto, autorizzata la prima mensilità Ima..."**  
(Corriere Marittimo, Gazzettadelsud.it, Gazzetta del Sud, )

#### Augusta:

**"...La Lega prova la svolta-Sud..."**  
(Il Sole 24 Ore, Stretto web, Quotidiano di Sicilia)

### Notizie da altri porti italiani ed esteri

### Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare  
Messaggero Marittimo

## IN BREVE

enti Al via la Conferenza delle Authority Si riunisce oggi Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, il nuovo organismo istituito con la recente riforma della governance portuale che si è insediato in luglio e ha il compito di armonizzare a livello centrale le scelte strategiche riguardanti le 15 Adsp definite dalla nuova normativa. L'ordine del giorno verterà principalmente su due questioni. La prima riguarda gli organismi di partenariato della risorsa mare che dovranno fungere da tavolo di confronto tra presidente dell'Adsp e categorie economico-sociali, in precedenza presenti nei comitati portuali. Il secondo tema riguarda le linee guida per la gestione dello spazio marittimo europeo.

formazione Bando per gli allievi ufficiali L'Its Fondazione Giovanni Caboto di Gaeta ha pubblicato due nuovi bandi per l'ammissione ai corsi biennali di alta formazione per 22 allievi ufficiali di navigazione e per 22 allievi ufficiali di macchina. I 44 giovani durante i due anni alterneranno fasi d'aula (1.500 ore di lezione) a esperienze dirette a bordo (per un totale di 12 mesi), che consentiranno loro di

conseguire il diploma tecnico superiore e di accedere all'esame per il titolo di ufficiale di coperta o macchina. Le domande di ammissione potranno essere presentate entro il 22 settembre.

## Porti: Trieste, visita dell'Autorità dei Trasporti allo scalo ferroviario

Serracchiani, qui anticipati accordi buona prassi nazionale



(ANSA) - TRIESTE, 4 SET - "La visita al porto di Trieste dell'Autorità per la regolamentazione dei Trasporti è un segnale importante perché ha potuto toccare con mano la realtà di uno scalo che ha anticipato azioni e accordi sull'implementazione dell'infrastrutturazione ferroviaria, le quali costituiscono una buona prassi a livello nazionale". Lo ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, che oggi incontrato al Molo VII di Trieste, insieme al presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino, la delegazione guidata dal presidente Andrea Camanzi.

Camanzi ha osservato da vicino le caratteristiche delle ramificazioni ferroviarie dello scalo, assistendo in particolare al Molo VII all'arrivo di uno dei 44 treni settimanali. Lo scalo triestino ambisce a raggiungere nel 2018 un flusso ferroviario di poco inferiore agli 800 mila teu equivalenti.

## Friuli Venezia Giulia: Serracchiani e Fedeli, sviluppare attività Its del mare

(FERPRESS) – Trieste, 4 SET – Coinvolgere il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, per una programmazione delle politiche di sviluppo della portualità italiana affinché si possa incentivare ed armonizzare l'attività dell'Accademia Nautica dell'Adriatico in relazione ai fabbisogni occupazionali del sistema marittimo nazionale. Questa la proposta condivisa dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, e dal ministro dell'Istruzione, dell'università e della ricerca Valeria Fedeli, che oggi a Trieste ha visitato l'Accademia incontrando il presidente Stefano Beduschi e il direttore Bruno Zvech.

La presidente Serracchiani, ricordando i significativi investimenti della Regione nella Fondazione Istituto tecnico superiore (Its) "Accademia Nautica dell'Adriatico", ha sottolineato la positività del momento storico che vede, grazie all'attivazione del Porto Franco, concrete e attuali opportunità di crescita per lo scalo triestino e il comparto portuale regionale.

Ma a ben impressionare il ministro sono stati anche i risultati conseguiti dall'Accademia e illustrati dal direttore Zvech: cento allievi ed allieve – tra macchina, coperta e logistica – iscritti quest'anno e la consegna ad aprile di venti attestati di Ufficiale di bordo.

Il percorso formativo dell'Istituto tecnico superiore prevede infatti un biennio di studi post diploma destinato ai futuri ufficiali della Marina mercantile.

Lo stesso Zvech ha poi rimarcato come il ministro "abbia saputo entrare nel merito di una realtà come l'Accademia, comprendendo la specificità degli Its del mare". Un interessamento, ha aggiunto Zvech, che potrà essere foriero di sviluppi importanti ribadendo "l'ambizione dell'Accademia di essere una vera e propria infrastruttura vocata allo sviluppo del territorio".

Da parte sua il presidente Beduschi ha rimarcato l'esperienza dell'anno di navigazione compreso nel ciclo formativo. Dodici mesi in mare che sono stati riconosciuti dal Ministero dell'Istruzione come attività di studio.

## Friuli Venezia Giulia: Serracchiani, visita Art a scalo Trieste è segnale importante

(FERPRESS) – Trieste, 5 set – “La visita al porto di Trieste dell’Autorità per la regolamentazione dei Trasporti è un segnale importante perché l’Autorità ha potuto toccare con mano la realtà di uno scalo che ha anticipato azioni e accordi sull’implementazione dell’infrastrutturazione ferroviaria le quali costituiscono una buona prassi a livello nazionale”.

Lo ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, che incontrato al Molo VII di Trieste, insieme al presidente dell’Autorità di sistema portuale dell’Adriatico orientale Zeno D’Agostino, la delegazione dell’Autorità nazionale per la regolamentazione dei Trasporti (Art) guidata dal suo presidente Andrea Camanzi in visita alle aree del porto di specifico interesse ferroviario, tra le quali il terminal contenitori e lo snodo di Campo Marzio.

Camanzi ha osservato da vicino le caratteristiche delle ramificazioni ferroviarie dello scalo, assistendo in particolare al Molo VII all’arrivo di uno dei 44 treni che ogni settimana transitano per quel terminale. Lo scalo triestino ambisce, nel suo complesso, a raggiungere nel 2018 un flusso ferroviario di poco inferiore agli 800mila teu equivalenti. Nel corso dell’ultimo biennio, tra gli interventi migliorativi messi in atto a Trieste vanno ricordati l’introduzione da gennaio 2016 della manovra unica, che ha permesso una significativa riduzione dei tempi di transito delle merci e dei costi, la manutenzione di buona parte dei 9 chilometri di binari al Porto franco nuovo, la revisione generale dei locomotori di manovra, l’apertura del varco 4 ferroviario al porto nuovo e l’introduzione, nello stesso porto nuovo, dell’orario continuato di manovra h 24.

Il tema del traffico su ferro negli scali è di particolare interesse per Art in vista dei prossimi impegni sul tema della regolazione ferroviaria dei porti. Serracchiani ha ringraziato per la visita odierna l’Autorità, che è dotata di un ampio spettro di funzioni e poteri. Tra i compiti più importanti di Art vi è, oltre alla definizione di criteri per fissazione di tariffe, canoni e pedaggi, quello di garantire l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori e condizioni di accesso eque alle infrastrutture e alla mobilità dei passeggeri e delle merci.

## Da Trieste al Mar Giallo

*La rotta delle spezie e dei sogni prigioniera del nuovo Impero*

Fino a pochi decenni fa nel porto della città giuliana arrivavano carichi di merci ricche di odori, provenienti dalla Cina. Adesso al loro posto c'è il nastro trasportatore dei prodotti con cui Pechino invade il nostro Occidente. Ma un modo per tornare alla "Silk Road" è possibile. Scoprii la mia prima Cina a cinque anni, nell'armadio di un roccioso portuale triestino alloggiato al piano sopra il mio. Si chiamava Oscar, abitava una mansarda ottocentesca che spesso frequentavo e dalla quale dominavo il mondo. Da lì mi affacciavo sul cortile, pieno di ufficiali eleganti, del comando anglo-americano in città, e lì, in una polverosa soffitta piena di cianfrusaglie mi trastullavo con un elmetto della Wehrmacht e un moschetto 91. Era la mia tana. Ascoltavo Radio Praga da una vecchia radio piena di interferenze, e divoravo da settimanali storie del conflitto appena finito come fossero cosa di mille anni prima. Fu in quel sottotetto che cominciai a masticare di storia e geografia. E fu quell'armadio a darmi la prima percezione dell'Oriente.

Tè, caffè, liquirizia. Non era ancora l'epoca dei container e i portuali tornavano a casa con addosso l'odore delle merci o qualche manata di roba di straforo.

Annusando l'armadio di Oscar, era facile capire quali navi fossero arrivate in porto. Sentivo l'Africa, le Americhe e soprattutto l'Oriente. Fu in quell'armadio che trovai il primo curry e il primo cardamomo, per non parlare dell'uva passa turca di ogni taglia e colore. L'incontro con la Cina fu segnato dai grani di pepe nero che zampillarono da una scatola chiusa male e si sparsero a terra come pallini da caccia.

Poi vennero lo zenzero, i chiodi di garofano e la scatoletta con l'anice stellato del Sichuan. Quel nome, Sichuan, fu il mio primo invito al viaggio. Lo cercai subito sull'atlante, e da lì partì la mia personale via della seta, lungo il fiume Oxus, il lago Aral, il Karakorum e il deserto del Taklamakan.

Quel sogno cinese si inserì senza fatica nell'immaginario della mia città di frontiera e nella storia della mia famiglia. Era stato il barone Pasquale Revoltella a spingere Vienna a puntare sul canale di Suez e a diventare uno dei primi azionisti dell'impresa.

Nelle soffitte dei triestini era ancora facile trovare diari di bordo di navigazioni a vela o a vapore su Shanghai e Hong Kong. Lavandaie cinesi avevano lavorato nella città vecchia fino agli anni Trenta e negli uffici degli spedizionieri trovavi cinesi triestinizzati da decenni come un certo Luciano Li Kiang. Antonietto, fratello di mio nonno, era stato commissario di

## -segue

---

bordo sulle navi del Lloyd Triestino e ci aveva riempito la casa di cineserie. Franco, fratello di mia nonna, comandava il transatlantico Vulcania sulle rotte d' Oriente, e mi lasciò ad assistere a uno dei suoi famosi approdi alla stazione marittima senza l' ausilio di rimorchiatori.

Ma per me bambino quello era un Oriente astratto, fatto di draghi di ceramica, ninnoli e porcellane. L' Oriente vero, esotico, letterario e carovaniero, era quello arrivato col profumo delle spezie. Era la folgorazione olfattiva.

La via della seta di oggi, il nastro trasportatore delle merci con cui Pechino vorrebbe penetrare l' Occidente, mi è arrivata, sessant' anni dopo, per strade sensoriali diverse. È accaduto con uno choc acustico, pochi mesi fa, quando la nave da crociera Majestic Princess, gigante da 150 mila tonnellate e 4500 passeggeri, appena costruita per il mercato cinese dai cantieri di Monfalcone, su ordine della Carnival Corporation, è apparsa nel golfo di Trieste annunciandosi con un potente carillon da guerre stellari, programmato su un motivo totalmente alieno al mio orecchio e alla mia cultura. Quella scala armonica che faceva vibrare il Carso fino alle fondamenta non era la Cina sognata da Occidente, ma la Cina imperiale temuta, che ci entrava in casa con suoni da film kolossal per declinare gli accenti della sua potenza. Era finito un mondo. Non eravamo più noi a cercare l' Oriente, ma l' Oriente a entrarci in casa.

«Cinquant' anni fa la Cina era assai più presente nel nostro immaginario di quanto non avvenga oggi nell' era dei container», osserva Claudio Boniciolli, ex direttore generale dell' Adriatica di navigazione e poi presidente dei porti di Venezia e Trieste.

«Gli uomini di mare, allora, stavano via da casa anche un anno di seguito. Vivevano i porti molto più intensamente. Mio padre era ufficiale di macchina sulle navi del Lloyd Triestino, e per vedermi nascere dovette chiedere un permesso speciale. La nascita degli altri figli se l' era sempre persa. Quando rientrò, dopo il mio battesimo, sapevo già camminare... ». Erano i tempi in cui la bandiera del Lloyd Triestino era di casa nei porti sul Mar Giallo e veniva riconosciuta e rispettata ovunque. Poi venne la crisi delle Partecipazioni statali e lo smantellamento della compagnia con lo sbarco a Trieste del cinese di Formosa - società "Evergreen" che, attraverso i loro emissari in loco, comprarono la società e ne cancellarono il nome.

Oggi ci si chiede: dopo anni di indiscriminata delocalizzazione industriale italiana verso la Cina, subiremo o saremo in grado di condizionare la nuova via della seta, dettandone alcune forme e contenuti in modo da tutelare i nostri interessi? L' Italia saprà sfruttare la sua posizione nel Mediterraneo agli effetti del grande gioco? E l' ex porto degli Imperi centrali, la città dell' Orient Express e dei vapori per l' Oriente, sarà capace di ritrovare un suo ruolo? Zeno D' Agostino, presidente del porto di Trieste e di Assoporti, è convinto che dalla Silk Road gli scali italiani possono afferrare al volo una grande occasione, a patto di affrontarla con «complessità di pensiero», perché ai cinesi non interessano i porti in sé, ma tutto ciò che li completa: le ferrovie, le strade, i punti franchi, le aree logistiche.

«Dobbiamo parlare di valori, non di un banale corridoio di tra- sporto. È lì la differenza».

In questo momento di stagnazione dell' economia italiana, siamo di fronte a una scommessa cruciale, che può svegliare le buone energie del Paese. «I nostri porti possono diventare il luogo di sintesi di due culture, quella della piccola e media impresa italiana e quella della grande economia di scala cinese. Ci sono industrie del Sol levante che vogliono per così dire italianizzarsi, assorbire il nostro modo di operare. È su questo che dobbiamo lavorare. Sto trattando con una multinazionale del settore alimentare che vede per esempio nella triestina Illy un modello vincente sul piano della qualità, e analogamente all' industria del caffè, punta a importare qui le sue merci per a trasformarle e raffinarle nello spazio del porto franco, in vista di una successiva esportazione». Chissà: forse torna il profumo dell' anice stellato del Sichuan nel porto che fu di Maria Teresa.

Per decenni il porto è stato il luogo delle rendite e di miserabili masi chiusi. Uno spazio tenuto al riparo dal mar grande della concorrenza mondiale. Oggi siamo di fronte a un' apertura e a una rivoluzione. Una sfida culturale prima che economica. Per rispondere al tuono del carillon da guerre stellari

## -segue

---

dobbiamo risvegliare un immaginario addormentato, percepire la nostra centralità mediterranea con respiro strategico, vivendola non solo come luogo di sbarco di disperati ma anche come vantaggio rispetto alle rotte di mare e di terra verso Oriente. Ho un' affascinante carta dell' antica via della seta che mi fu regalata a Varsavia, nel 2012, dal grande reporter Ryszard Kapuscinski. Le linee di traffico vi sono raffigurate da file di cammelli, i deserti da chiazze ocra e le grandi montagne da tonalità marrone scuro chiazzate dal bianco dei ghiacciai. Forse tutto si gioca, ancora, sulla nostra capacità di sognare.

10. Continua ©RIPRODUZIONE RISERVATA In un' antica mappa che mi donò Kapuscinski le linee di traffico sono piene di cammelli ILLUSTRAZIONE DI PIERLUIGI LONGO.

*PAOLO RUMIZ*

SOTTO LA LANTERNA

## Rinfuse, camalli e Pietro Chiesa in gara per i futuri traffici container

GENOVA. Una lettera indirizzata al presidente dell' Autorità di sistema portuale Paolo Signorini per richiedere un incontro urgente in vista della risoluzione della "vertenza" sul terminal rinfuse. Già nella prossima riunione del comitato di gestione l' Authority potrebbe dare il via libera a Spinelli per il traffico container e trailer sulle aree del Terminal Rinfuse.

Le due compagnie genovesi, Culmv e Pietro Chiesa, chiedono però a Signorini chi dovrà fornire manodopera per il nuovo traffico. I carbonari infatti operano su quelle aree da tempo, quando ancora arrivavano carichi di carbone e altre rinfuse al terminal, ma ora che la tipologia di merce è cambiata, anche i camalli dovrebbero partecipare alla nuova attività. I portuali hanno deciso dunque di chiedere all' Authority di dirimere la questione, evitando così lo scontro tra le due compagnie e chiedendo venga regolamentato il nuovo assetto.

Per questo hanno chiesto a Signorini un incontro.

# Il Secolo XIX

---

NEL FINE SETTIMANA SI DECIDE SULL' UTILIZZO DELL' AREA. CONTROLLI ANCHE DA PARTE DI UN SOMMOZZATORE

## Ponte Doria, il "giallo" della verifica

*La banchina era già stata controllata a fine luglio: «Non emerse criticità»*

«STAZIONI MARITTIME SpA concessionaria dell' area ha avviato una campagna di monitoraggio di alcune fessurazioni sulla testata di Ponte Doria ad inizio agosto, d' intesa con l' **Autorità portuale**. Le periodiche verifiche effettuate sulla banchina, comunque ad accesso limitato, hanno evidenziato una situazione critica solo a poche ore dal cedimento del cassone, avvenuto in assenza di qualsiasi attività in sito».

La nota di Palazzo San Giorgio conferma che il cedimento di giovedì scorso sulla banchina di Ponte Doria era stato preceduto da verifiche su alcune crepe circa un mese fa. A questo proposito Stazioni Marittime fa riferimento ad un sopralluogo «e un' indagine verso fine luglio di una ditta che aveva esaminato una crepa che era emersa, risultata di entità assolutamente minima, tale da non imporre nessun tipo di stop, tanto è vero che l' attività era proseguita regolarmente. Se già allora ci fossero state delle criticità, non sarebbe stata concessa l' agibilità della banchina: abbiamo continuato ad operare, in perfetta trasparenza».

Intanto ieri a Ponte Doria si è svolto un sopralluogo delle autorità competenti per cercare di capire l' entità del danno e i possibili interventi per fronteggiare l' emergenza che rischia di condizionare pesantemente le attività dei traghetti e delle navi da crociera.

«Durante il sopralluogo con l' autorità **portuale** sono stati decisi alcuni approfondimenti- spiega Edoardo Monzani, ad di Stazioni Marittime spa che gestisce i terminal passeggeri -È stato incaricato un sommozzatore che in questi giorni farà alcune verifiche sulla staticità della banchina, verrà eseguito anche un rilievo sulla superficie. Si fanno delle indagini, in modo che entro fine settimana si possano sciogliere dei dubbi, per capire se a quella banchina possano essere ancorate delle navi oppure no, utilizzando le bitte sul lato di levante. Bisogna accertare se sulla banchina possono arrivare le grandi navi da crociera».

Naturalmente si stanno sondando possibilità alternative. «Al momento dobbiamo trovare la soluzione per sette navi da crociera sino a metà novembre - prosegue l' ad di Stazioni Marittime spa -.L' ipotesi alternativa è di utilizzare una banchina al terminal traghetti che al momento non è attrezzata per i crocieristi. Attrezzarla non si riesce, bisognerebbe creare tutti i servizi in modo che i passeggeri e le

compagnie abbiano il minimo dei disagi».

In particolare, se i sopralluoghi dimostreranno che a Ponte Doria le navi non potranno attraccare, l' Authority ha pronto un piano di riser va secondo il quale le navi da crociera dovranno spostarsi a Ponte Colombo. Su quel molo quindi bisognerà prevedere una struttura temporanea per i passeggeri. L' Authority ha già sottolineato: «Valutiamo anche la possibilità che sia la stessa Stazione Marittima ad avviare i lavori di ripristino allo scopo di iniziarli il prima possibile. Però sino a che non sono iniziate le verifiche tecniche, non possiamo fare una stima dei tempi e dell' intervento».

L'OPERAZIONE LETTERA CONGIUNTA DEI DUE CONSOLI **TERMINAL RINFUSE** SULLA VICENDA RINFUSE

## Culmv-P. Chiesa, prove di alleanza

**P**RIMO, evitare in ogni modo uno scontro fra lavoratori. Secondo, cogliere l'occasione per mettere a punto uno schema di collaborazione che potrebbe addirittura portare alla nascita di un soggetto unico, una sola compagnia portuale che unisce competenze e professionalità di Culmv e Pietro Chiesa. I due consoli, Antonio Benvenuti e Tirreno Bianchi, hanno inviato ieri una lettera congiunta al presidente dell'**authority** Paolo Signorini, chiedendo una convocazione in tempi brevi sull'organizzazione del lavoro al Terminal Rinfuse. La società è da poche settimane passata sotto le insegne del gruppo Spinelli (nel capitale anche Msc e Ascheri) che vorrebbe sviluppare qui le sue attività. Il Terminal Rebera di Ponto Etiopia non è infatti più in grado di servire il traffico crescente di portacontainer e traghetti, servono nuovi spazi e le Rinfuse potrebbero consentire di acquisire nuovo traffico e quindi nuovo lavoro. Ma servono le autorizzazioni, visto che si tratta

di altra attività. «Se arriva nuovo lavoro non possiamo che essere contenti, ma devono darci la possibilità di farlo» commenta Tirreno Bianchi. La Pietro Chiesa è titolare di una concessione "articolo 16" (attività di imbarco e

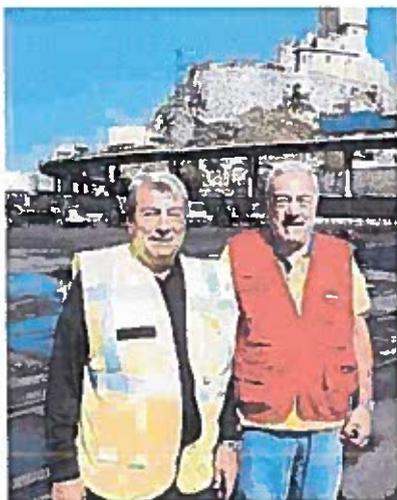
**Benvenuti: "Studiamo la formula migliore per collaborare, evitando scontri e tensioni. La fusione? Si può fare, ma vediamo come"**

sbarco) riservata alle rinfuse e quindi al momento non può lavorare su altre merceologie di traffico. Su traghetti e portacontainer già lavora invece la Culmv, in virtù di un "articolo 17". Come armonizzare il tutto? «Proprio per questo abbiamo scritto a Palazzo San Giorgio — spiega Antonio Benvenuti — Entro settembre ci sarà un comitato di gestione

e noi vogliamo discutere prima di organizzazione del lavoro. Arriverà una deroga temporanea per altre attività che non siano rinfuse? Bene, allora discutiamo insieme, così eviteremo di scontrarci anche fra compagnie, che hanno autorizzazioni e svolgono attività differenti. Con Bianchi siamo d'accordo su un percorso che eviti ogni tipo di problema sociale e crei invece le condizioni per una collaborazione utile a entrambi. Vogliamo ragionare di una fusione? Facciamolo, è già successo in altri porti, come a Trieste». Un solo soggetto, insomma, operativo lungo tutto l'arco portuale? «Da parte nostra non ci sono problemi, i soci della Pietro Chiesa possono entrare nella Culmv — aggiunge Benvenuti — Oppure in parte li può assorbire Spinelli e in parte noi. Discutiamone insieme, senza problemi. C'è un comitato di gestione che deve valutare e decidere. Noi siamo pronti a confrontarci».

*(massimo minella)*

64-PRODUZIONE RASSEGNA



### IL TERMINAL RINFUSE

Nella foto, il presidente del gruppo Spinelli Aldo Spinelli e il console della compagnia Pietro Chiesa Tirreno Bianchi al Terminal Rinfuse, nel porto di Genova

Infrastrutture. Modello Rotterdam

## La Spezia, piano da dieci milioni per l' ambiente

La Spezia Una progettazione del valore complessivo di oltre 10 milioni di euro per ridurre l' impatto del porto sulla città di La Spezia, in particolare sui quartieri di Canaletto e Fossamastra, che saranno separati dallo scalo grazie a due fasce di rispetto con barriere fonoassorbenti. I progetti, che richiamano, con le debite proporzioni, gli interventi fatti a suo tempo a Rotterdam, fanno parte del piano di riassetto del waterfront spezzino e sono già finanziati da parte dell' Autorità di sistema portuale orientale.

Sono stati presentati ieri alla città dal presidente dell' Adsp, Carla Roncallo e dall' architetto Sergio Beccarelli, direttore tecnico della società di progettazione parmense Policreo. Le soluzioni proposte, ha spiegato quest' ultimo, sono «frutto di un' attenta analisi basata sia sullo studio dello stato di fatto, sia sullo scenario di futura trasformazione» delle aree interessate dall' intervento, allo scopo, «di conseguire la migliore soluzione in termini di qualità urbana, promozione sociale, relazioni e funzioni collettive ed economiche».

Il lavoro più immediato, spiega la Roncallo, «è quello che riguarda Canaletto, anche se dovrà essere portato a termine in due fasi perché è legato al riassetto e all' ampliamento dei fasci ferroviari della stazione di La Spezia marittima» (binari che serviranno al porto per incrementare il trasporto di merci su ferro). Per la fascia di rispetto di Canaletto, dunque, è prevista, in una prima fase, la realizzazione di un sistema di barriere antirumore lungo la recinzione doganale. Nella seconda fase, che avverrà, dice la Roncallo, «dopo lo spostamento, già previsto, dei binari di circa 10 metri», la barriera antirumore verrà riallocata lungo la nuova recinzione doganale. I lavori inerenti alla prima fase, il cui importo complessivo posto a base di gara è di 4,9 milioni, sono stati aggiudicati all' Ati formata da Cir Ambiente di Imola e Carlo Agnese spa di Milano. È in corso di ultimazione la progettazione esecutiva delle opere; l' inizio dei lavori è previsto a breve e dovranno essere ultimati in 235 giorni dalla data di effettivo avvio. Il secondo intervento riguarda Fossamastra, si sviluppa per un' estensione complessiva di 710 metri e contempla due diverse soluzioni denominate A e B. La A è di carattere più conservativo e prevede di mantenere la viabilità (viale San Bartolomeo) nel sedime attuale, con una fascia di rispetto ricavata lungo la recinzione doganale. L' investimento per questa opzione si attesta sui 5,3 milioni. La soluzione B prevede, invece, una traslazione della viabilità verso l' ambito portuale e la realizzazione della fascia di rispetto lungo i fabbricati del quartiere. La spesa stimata, in questo caso, è di 6,2 milioni.

La decisione sulla soluzione da realizzarsi, sarà assunta, ha chiarito la Roncallo, a seguito di confronti con i cittadini e con le amministrazioni competenti.

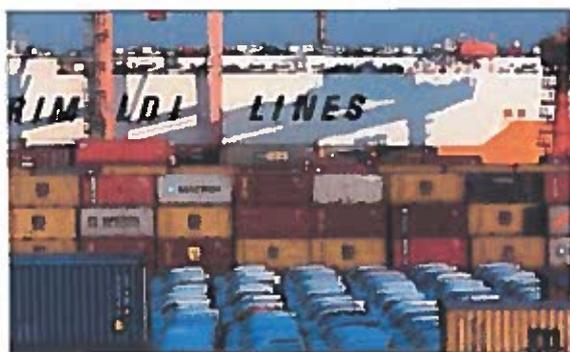
La fascia di rispetto di Fossamastra, peraltro, è legata ai lavori di ampliamento del Terminal del Golfo (gruppo Tarros) e potrà essere attuata solo al termine di queste opere. I lavori, dunque, potrebbe avere effettivo inizio nel 2020 per essere ultimati in circa 18 mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

R.d.F.

# Informatore Navale

## Ravenna: Terminal TCR primo scalo per la sperimentazione dello sdoganamento in mare-settore Automotive.



Ravenna, 4 settembre 2017 – Dopo il successo delle procedure per il aggregamento anticipato della merce containerizzata prima dell'arrivo della nave in porto grazie alle quali si sono sensibilmente ridotti i tempi e la burocrazia necessari per l'adempimento delle formalità doganali, l'Agenzia delle Dogane ha deciso di promuovere un'analoga iniziativa per il settore delle auto, scegliendo il porto di Ravenna e il Terminal TCR per un periodo di sperimentazione delle nuove procedure.

Infatti, come indicato nelle note operative emesse dalla Dott.ssa Teresa Alvaro, sono stati definiti, in collaborazione con i gruppi di lavoro "Sdoganamento in mare" della Task Force Una volta Centrale e Territoriale interessata (Dogana di Ravenna), le modalità per l'estensione dello sdoganamento in mare alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali nuovi presso il porto di Ravenna.

Il Terminale TCR che ha una consolidata esperienza nel traffico "automobilistico", dedica una specifica settoriale di una propria parte operativa con un traffico di sbarco auto operata dal Gruppo Grimaldi, iniziata nel lontano 2004, che ha registrato un incremento significativo negli ultimi anni con un picco nel 2016 di oltre 30.000 vetture sbarcate. TCR, in qualità di operatore economico autorizzato, ha inoltre avviato sin dal 2010 il "colloquio telematico" con la dogana per il traffico contenitori, che sarà esteso al traffico delle auto.

A partire dal prossimo 7 settembre e per la durata di 6 mesi (periodo di osservazione dei risultati della sperimentazione) sarà possibile per gli operatori autorizzati (tra cui ovviamente il Gruppo Grimaldi) attivare il cargo sdoganamento in mare di autoveicoli thanks to the operating instructions issued by l'Agenzia delle Dogane per lo sdoganamento in mare degli autoveicoli, nelle quali sono stati definiti le condizioni applicative relative alle autorizzazioni, alle pratiche doganali (semplificate) e alle modalità di esecuzione dei controlli.

Questa autorizzazione permetterà l'uscita dei veicoli in tempi rapidi, accelerando le operazioni dal momento della sbarco fino a quella della riconsegna.



Palazzo Rosciano

## Riunito Comitato "AdSp" Livorno-Piombino Decisioni? fra qualche giorno!

LIVORNO - Lunedì mattina si è riunito il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

«Nel giorno della sua prima seduta l'organo collegiale ha approvato le nuove regole sul funzionamento dell'organo, dopo di che è stata disposta la sospensione della seduta a causa degli impegni istituzionali

(continua a pagina 2)

## Decisioni? a giorni

già assunti da parte di alcuni dei componenti. L'esame dei punti restanti dell'odg riprenderà tra qualche giorno».

Fra qui lo scarno comunicato dell'ufficio stampa di palazzo Rosciano. Il presidente Stefano Corsini al quale volevamo rivolgere alcune domande sull'esito dell'incontro ha risposto con un «no comment».

Il sindaco Filippo Nogarin non ha rilasciato dichiarazioni si è limitato a dire: «ci incontreremo a breve, per discutere un nuovo ordine del giorno. Nella prossima seduta discuteremo anche della nomina del segretario generale che, per il rappresentante del Comune, non sarà Massimo Provinciali».

Nella rubrica "Messaggero Media Center" ([www.messaggeromarittimo.it](http://www.messaggeromarittimo.it)) riportiamo due ...veloci interviste che la collega Anna Romano, giornalista dell'emittente televisiva regionale Granducato Tv, ha rivolto a Corsini e Nogarin alla fine della seduta.

## IL FUTURO DEI PORTI

**INCONTRO A ROMA**  
DEL FUNZIONAMENTO DELLE DUE **AUTHORITY**  
LIVORNO E PIOMBINO SE NE PARLERÀ OGGI A ROMA  
NELLA PRIMA RIUNIONE AL MINISTERO

# FUMATA NERA



## Salta la nomina del segretario: non c'è accordo

### Le regole

Nel giorno della sua prima seduta l'organo collegiale ha approvato le nuove regole sul funzionamento dell'organo, dopo di che è stata disposta la sospensione della seduta a causa degli impegni istituzionali già assunti da parte di alcuni dei componenti

### Linee generali

Il contrammiraglio Vincenzo Di Marco è intervenuto sulla bozza di regolamento predisposta dagli uffici di Corsini, esprimendo qualche perplessità sul fatto che l'Adsp abbia stabilito un regolamento non totalmente uniformato con le linee generali suggerite a livello nazionale

CON IL SENNO del poi, è stata la soluzione più logica. Anche se decidere di non decidere certo può non piacere, con tutte le urgenze che si accavallano in porto. Così la soluzione di rinviare a una prossima seduta (Tra qualche giorno, cioè in tempi non ancora definiti) il tema considerato dal più elemento principe del comitato - cioè la nomina del segretario generale del sistema - ha salvato capis e cavoli, ma sui porti di Livorno e specie di Piombino ha raccolto pesanti critiche. Altro tempo perduto, a quasi cinque mesi dall'insediamento dell'Adsp. Ma più che altro, il rinvio ha sancito la conferma che il presidente Stefano Corsini avrebbe una specie di spada di Damocle appesa sul 'trono' - deve confermare Massimo Provinciali per un altro po' di tempo, forse per preparare - dice il gossip portuale - con i giusti tempi l'incarico alla piombinese Roberta Maci; ma s'è trovata la strada sbarrata dal sindaco di Livorno Nogarini, come noto ammesso all'ultimo tuffo nel comitato dal Tar 'in via provvisoria'; non solo da lui. Pare che la soluzione di rinviare la decisione su Provinciali sia stata suggerita al



**ESULTA** Il sindaco Nogarini si è presentato alla riunione del comitato di gestione, il Tar ha accolto il suo ricorso contro l'esclusione

comitato proprio dal sindaco Nogarini, che ha proposto di aspettare la decisione definitiva del Tar di Firenze sul suo ricorso. Ma ribadiamo: pare. Perché nel lapidario comunicato emesso da palazzo Rosciano al termine della seduta ci si è coperti con la foglia di fico dei 'precedenti impegni'. Testualmente: «Nel giorno della sua prima seduta l'organo collegiale ha approvato le nuove regole sul funzionamento dell'organo, dopo di che è stata disposta la sospen-

sione della seduta a causa degli impegni istituzionali già assunti da parte di alcuni dei componenti. L'esame dei punti restanti dell'oggi riprenderà tra qualche giorno».

**LA CRONACA** della seduta va quindi indovinata dalle scarissime dichiarazioni rilasciate dai cinque presenti, ovvero tutti i componenti di legge. Cinque solo per una parte dell'incontro, perché il direttore marittimo contrammira-

glio Vincenzo Di Marco ha partecipato per poco, avendo già in agenda incontri istituzionali di fine mandato in Procura della Repubblica e a La Spezia. Pare che Di Marco abbia avuto il tempo di intervenire sulla bozza di regolamento predisposta dagli uffici di Corsini, esprimendo qualche perplessità sul fatto che l'Adsp abbia stabilito un regolamento non totalmente uniformato con le linee

**RETROSCENA**  
Provinciali sarà confermato ma solo a tempo in attesa della Maci

generali suggerite a livello nazionale. Ma anche a Genova, a Trieste e forse altrove, ogni Adsp sembra essersi data regolamenti propri. Sul regolamento dell'Adsp l'incontro è andato avanti per oltre due ore, con l'obiettivo di contemporaneamente il funzionamento delle due ex **AUTHORITY** di Livorno e Piombino. E oggi se ne parlerà anche a Roma nella prima riunione al Ministero di tutti i presidenti dei sistemi portuali.

A.F.

**PORTO/1** » IL COMITATO DI GESTIONE

# Sospesa la riunione, la nomina non arriva

## Il rebus del segretario generale: Provinciali nel limbo

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Ce l'hanno messa tutta ma proprio tutta perché il sindaco Filippo Nogarin fosse costretto ieri a tagliare in fretta e furia la torta con 47 candeline: al mattino a Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, la riunione di insediamento del comitato di gestione; nel pomeriggio a Firenze, con la regia del governatore Enrico Rossi, il debutto della task force che ha preso in mano le redini della riscrittura del bando per richiamare grandi investitori privati a realizzare in tandem con la parte pubblica la maxi-Darsena Europa (in extremis il forfait per rinchiudersi in conclave sull'Aamps alle prese con il dopo-Lemmi e la seduta congiunta di tre commissioni consiliari).

### REGALO DI COMPLEANNO: IL DECRETO DEL TAR

In realtà, però, nessuno avrebbe potuto fare al sindaco un regalo di compleanno più gradito del decreto del Tar che all'ultimo tuffo ha stabilito di riaprirgli le porte della prima seduta del comitato di gestione. Era stato il presidente dell'Authority, Stefano Corsini a chiudergliela davanti al naso la convocazione dell'insediamento di questa sorta di nuovo "consiglio d'amministrazione" di Palazzo Rosciano prevedendo lo "strappo" di farlo in assenza del rappresentante del Comune di Livorno. L'aveva fatto, beninteso, dopo che la direzione ministeriale gli aveva dato l'ok: sì, il comitato può insediarsi anche in

mancanza di un componente.

Non è un segreto che Corsini avesse respinto per la seconda volta l'auto-designazione del sindaco Nogarin: a suo giudizio, lo spirito della riforma del ministro Graziano Delrio stabilisce che in tale consenso possano sedere non esponenti politici bensì solo esperti e tecnici (ovviamente di fiducia degli enti che li indicano, mentre il potere di nomina definitiva è per legge solo nelle mani del presidente dell'Authority).

### IN FRIGO LA NOMINA DEL NUMERO DUE

Ma la prima seduta del comitato di gestione balza agli occhi soprattutto per quel che non è accaduto: niente nomina del segretario generale. Con un paradosso da burocrate italiano: l'incarico al segretario uscente Massimo Provinciali era stato prorogato fino all'insediamento del comitato di gestione. Dunque, fino a ieri. Però, prima di arrivare all'esame del punto in questione, la seduta è stata sospesa «a causa degli impegni istituzionali già assunti da parte di alcuni dei componenti», dice la stringatissima nota dell'Authority che in poche righe si limita sostanzialmente a dire che la riunione c'è stata e che in prima battuta sono state «approvate le nuove regole sul funzionamento dell'organo». E poi: l'esame del resto dell'ordine del giorno «riprenderà tra qualche giorno». Tutto qui, se non che in quel "resto dell'ordine del giorno" c'è proprio la "polpa": la mancata nomina.

Mancata ma non salata. Semplicemente è finita nel freezer la riunione, e perciò anche la stessa situazione del segretario generale. La seduta di insediamento non si è ancora conclusa e neanche si sa quando si concluderà. E' un po' il bis di quel che è accaduto con l'ultima fase di Giuliano Gallanti per dribblare la legge Bassanini anti-prorogatio si sono susseguiti in tutta Italia gli incarichi da commissario e, nell'ultima fase, a incarico scaduto non c'era più neanche la proroga formale.

### LANCETTE FERME, INCARICO NEL LIMBO

L'incarico del numero due, insomma, si concluderebbe con la seduta di ieri, ma si sono fermate le lancette dell'orologio e il tempo di questo "ieri" si dilata e Provinciali resta lì in questo limbo temporale.

C'è da mettere nel conto che il provvedimento del Tar mette Nogarin dentro il comitato di gestione ma lo fa indicando solo la riunione di ieri: dunque, non in eterno. Al tempo stesso, i giudici amministrativi fiorentini hanno già fissato per il 20 settembre la trattazione in camera di consiglio. Si giocherà sulle date? Lì tuttavia politicamente arduo immaginare che Corsini possa sbatter fuori il sindaco pentastellato dal consenso prima che la giustizia amministrativa si pronunci finalmente non solo in extremis sull'urgenza.

### È BASTATO FARE UN PO' DI MELINA

Benché anche a Palazzo Rosciano non sia mancato chi ha

visto nell'atteggiamento di Nogarin impegno e spirito costruttivo, difficilmente il sindaco pentastellato livornese avrebbe potuto raccogliere di più: è riuscito ad aver disco verde su alcuni emendamenti alle regole di funzionamento e, contando sull'impegno a Firenze alle ore 15, è bastata un po' di melina a centrocampo sulle procedure per riuscire a evitare che per il ruolo di braccio destro di Corsini si votasse, come prevedibile, l'affidamento a Massimo Provinciali (contro il quale Nogarin ha spesso inviato siluri e attacchi). Prevedibile fino a un certo punto, perché non erano mancate tensioni.

### NOGARIN STRIZZA L'OCCHIO A PIOMBINO

Il sindaco livornese aveva provato a far breccia nel mugugno in arrivo dal mondo portuale e istituzionale di Piombino: ha fatto fuoco e fiamme per mettere una propria figura come segretario generale in nome del fatto che Livorno aveva il presidente e Piombino avrebbe avuto il segretario generale. Ma Corsini, come ha ripetuto più volte, è stato messo in campo dall'"Intesa fra il ministro e il presidente della Regione": lui, romano di San Saba, è difficile etichettarlo come livornese. Idem per Provinciali, romano della Garbatella.

Il tentativo di Nogarin era la quadra dei rappresentanti delle due città portuali: Piombino sembra aver resistito puntando semmai su una intesa - benedetta dal governatore Enrico Rossi - che garantisca gli

## - segue

interessi della portualità piombinese: un ticket con Provinciali segretario e un dirigente **del Authority** come una sorta di plenipotenziario aggiunto

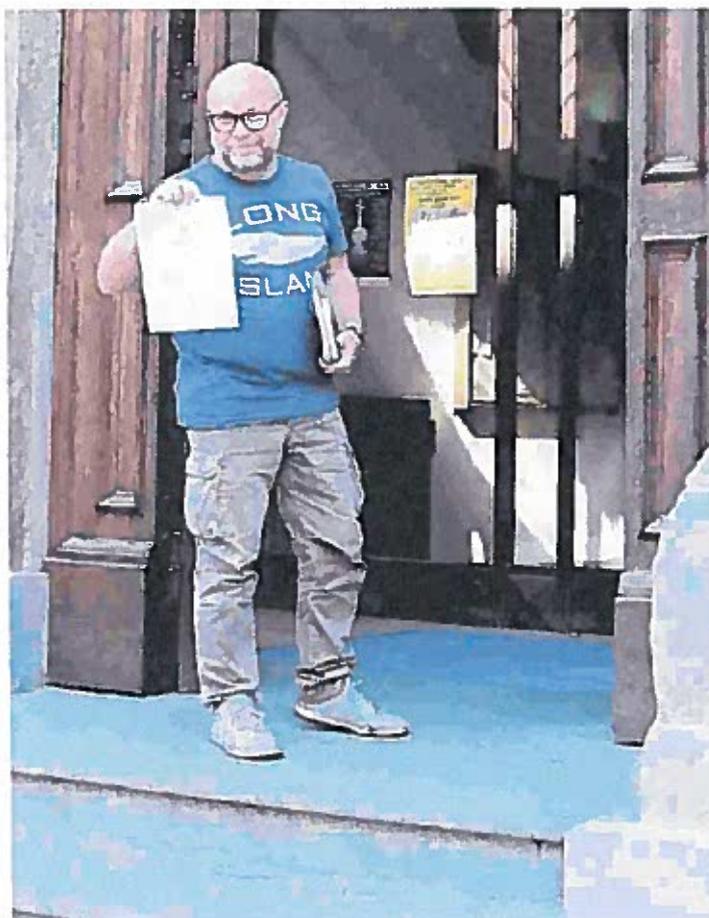
di direttissima fiducia dell'accoppiata presidente-segretario generale.

Ma le garanzie non bastano mai: siccome la nomina di

questa "poltronissima" è nelle mani del segretario generale (da nominare anch'egli), c'è qualche giorno di differenza fra l'una e l'altra o sono conte-

stuali? Come? Intanto da Firenze, è il governatore Rossi ad alzare la voce e «stigmatizzare la mancata elezione del segretario».

REPUBBLICA RISERVATA



### LA CURIOSITÀ

#### In maglietta nel club degli ingegneri

Il sindaco Nogarín si è presentato a Palazzo Rosciano in anticipo sull'orario stabilito (10,30) sventolando - davanti all'uscio della sede dell'Authority - sotto l'occhio dei fotografi - il decreto del Tar che lo autorizzava a partecipare alla riunione di ieri mattina. Un gesto di sfida? Dal punto di vista simbolico, fa quantomeno il paio con la maglietta che, nella sagoma del capodoglio e nella scritta "Long Island", sembra richiamare la titanica lotta-mito fra *Moby Dick* e *Capitan Achab*.

Ma nel grandosalone al primo piano, sotto lo sguardo del busto di Ferdinando I, non c'è nessun vecchio baleniere bensì una congregazione di ingegneri: ingegnere è il sindaco Filippo Nogarín e ingegnere è il presidente **del Authority** Stefano Corsini, e questo ormai lo sappiamo. Ma la laurea in ingegneria sta all'inizio del curriculum anche di Vanni

Bonadio (il numero uno di Logistica Toscana, nominato dalla Regione) e dell'ammiraglio Vincenzo Di Marco (il comandante della Capitaneria, che sta per volare a Roma ed esser sostituito al timone dell'autorità militare marittima del nostro scalo). L'unico "estraneo" in questo poker di ingegneri è un laureato in giurisprudenza: Maurizio Poli, classe 1964, dirigente municipale del settore porti e demanio marittimo in rappresentanza del comune di Piombino.

Chissà se è solo per un vezzo tecnocratico che, stando a quanto viene riferito, Nogarín avrebbe insistito per esser messo a verbale come "ingegnere" prima ancora che come "sindaco": messa in vetrina come certificazione della propria competenza, e dunque del proprio buon diritto a vedersi riconoscere i requisiti da "esperto" per poter stare nel comitato.

Il sindaco Nogarín all'ingresso di Palazzo Rosciano mostra il decreto del Tar e, a destra, Massimo Provinciali numero due **del Authority** (Marzi Pentafoto)



A sinistra: l'ammiraglio Vincenzo Di Marco comandante della Capitaneria



In basso: Vanni Bonadio (nominato dalla Regione)



A sinistra: il sindaco Filippo Nogarín arriva a Palazzo Rosciano con un capodoglio sulla maglietta (Marzi Pentafoto)



Maurizio Poli



Stefano Corsini

## Rossi: Pronto il bando per la Darsena Europa

**FIRENZE - *“Mi pare che mentre molti chiacchierano e sono fermi sulle nomine, noi lavoriamo. Entro metà settembre pubblicheremo il bando per assegnare l’incarico della progettazione della parte pubblica dei lavori per la Darsena Europa, un’opera da 260 milioni di euro”.***

Con vena polemica il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, stigmatizza la mancata elezione del segretario del Comitato portuale e rivendica con soddisfazione l’operatività mostrata dal nucleo operativo sulla Darsena Europa, che si è riunito presso la presidenza della Regione Toscana. Presenti Comune di Livorno, Rete Ferroviaria Italiana, le direzioni regionali mobilità e ambiente oltre alla delegazione dell’Autorità portuale guidata dal presidente Stefano Corsini.

“La tabella di marcia – ha aggiunto il presidente Rossi – è stata rispettata e abbiamo fatto un buon passo avanti. Conto che entro settembre siano appaltati i sondaggi sul porto, così come ho richiesto un incontro intorno a metà settembre all’amministratore delegato di RFI, Maurizio Gentile, per decidere definitivamente sui problemi relativi all’avvio dei lavori per lo scavalco ferroviario e alla sistemazione dell’infrastruttura ferroviaria portuale già nell’ottica di un collegamento con la linea ferroviaria Collesalveti-Vada. Il nostro obiettivo è di accelerare il più possibile i tempi di realizzazione delle opere”.

Al termine della riunione anche il presidente Stefano Corsini si è detto soddisfatto perché “stiamo procedendo nei tempi che ci siamo dati e andiamo avanti senza scossoni. Rispetto allo scavalco ferroviario è emerso che ci sarà da fare qualche aggiustamento sugli adeguamenti tecnologici, ma anche qui stiamo andando avanti come da programma e contiamo quindi di realizzarlo nei tempi previsti. Anche gli altri lavori sul porto viaggiano nei tempi attesi e sono quindi fiducioso circa il fatto che riusciremo a procedere senza perdite di tempo ma cercando di andare più velocemente possibile per recuperare tempo”.

## - segue

---

Il presidente Rossi ha cercato di tracciare una road map che contempla la possibilità di avere il progetto esecutivo della nuova Darsena Europa entro l'anno e l'avvio dei lavori entro la metà del 2018. Un calendario dai tempi molto stretti, rispetto ai quali ha comunque invitato tutti ad accelerare più possibile.

“E' infatti questo – ha concluso Enrico Rossi – il passo che vorrei dare all'intera vicenda: un ritmo il più possibile serrato. E' per questo che do appuntamento a tutti per una nuova riunione di questo nucleo operativo agli inizi di ottobre, quando potremo compiere una nuova verifica circa lo stato di attuazione del cronoprogramma che ci siamo dati”.

## TABELLA DI MARCIA

ROSSI: «TABELLA DI MARCIA RISPETTATA E ABBIAMO FATTO UN BUON PASSO AVANTI PER REALIZZARE LA DARSENA EUROPA»

## OPERA DA 260 MILIONI DI EURO

IL BANDO PER ASSEGNARE L'INCARICO DELLA PROGETTAZIONE DELLA PARTE PUBBLICA DEI LAVORI: UN'OPERA DA 260 MILIONI DI EURO

# Darsena Europa, subito il bando «Poche parole, servono i fatti»

*Il presidente Rossi alla prima riunione del comitato tecnico*

«MI PARE che mentre molti chiacchierano e sono fermi sulle rime, noi lavoriamo. Entro metà settembre pubblicheremo il bando per assegnare l'incarico della progettazione della parte pubblica dei lavori per la Darsena Europa, un'opera da 260 milioni di euro». Così il governatore della Toscana Enrico Rossi, nella prima riunione del gruppo di lavoro sulla Road-Map della Darsena Europa, ieri pomeriggio in Regione. Presenti per Livorno il presidente del sistema portuale Stefano Corsini e

## L'OBIETTIVO

Assignare l'incarico per la progettazione della parte pubblica dei lavori

L'assessore del Comune Francesco Martini, Rossi si è tolto anche la soddisfazione di stigmatizzare 'la mancata elezione del segretario del comitato portuale di sistema' sulla quale sostiene di non voler interferire. Ha anche espresso la soddisfazione «per l'operatività mostrata dal nucleo operativo sulla Darsena Europa che lui ha fortemente voluto a Firenze. All'incontro ha partecipato anche Rete Ferroviaria Italiana. «La tabella di



IL GOVERNATORE Enrico Rossi ha presieduto i lavori tecnici

marca - ha detto ancora il presidente Rossi - è stata rispettata e abbiamo fatto un buon passo avanti. Conto che entro settembre siano appaltati i sondaggi sul porto, così come ho richiesto un incontro intorno a metà settembre all'amministratore delegato di RFI, Maurizio Gentile, per decidere definitivamente sui problemi relativi all'avvio dei lavori per lo scavalco ferroviario e alla sistemazione

dell'infrastruttura ferroviaria portuale già nell'ottica di un collegamento con la linea ferroviaria Collesalveti-Vada. L'obiettivo è accelerare i tempi di realizzazione dell'opera. Per Corsini, sullo scavalco ferroviario «ci sarà da fare qualche aggiustamento sugli adeguamenti tecnologici» ma ha confermato a Rossi che palazzo Rosciano lavora per avere il progetto esecutivo della Darsena Europa entro

l'anno e l'avvio dei lavori entro metà 2019. Un calendario dai tempi molto stretti, ma sui quali è alla frusta l'intero staff dell'Assessorato e già una prima bozza del nuovo progetto è arrivata dagli uffici.

ROSSI ha dato appuntamento a tutti a ottobre, per una nuova verifica sullo stato di attuazione del crono-programma. E si entrerà nel vivo, anche perché saranno a quel punto determinati gli assetti della 'governance' del sistema portuale Livorno-Piombino. È probabilmente anche le linee guida dei grandi progetti approvati dal governo per solo alcuni dei porti italiani. Così Napolitano sui social: «Se Governo, Regione e Autorità non avessero avuto la presunzione di andare avanti contro il parere di esperti e tecnici oggi i lavori della Darsena sarebbero cominciati. Ma voglio vedere il bicchiere mezzo pieno e dare il beneficio del dubbio al governatore Rossi. Noi continueremo a vigilare sia sulla fase di redazione del bando, che su quelle di assegnazione dei lavori, che al momento in cui apriranno i cantieri. E lo faremo, finalmente, dall'interno del comitato di gestione del sistema portuale di sistema».

A.F.



## Ferrovie

Il presidente Enrico Rossi ha chiesto un incontro intorno a metà settembre all'amministratore delegato delle Ferrovie, Maurizio Gentile, per decidere definitivamente sui problemi relativi all'avvio dei lavori per lo scavalco ferroviario



Stefano Corsini

## Governance

Rossi ha dato appuntamento a tutti agli inizi di ottobre, per una nuova verifica sullo stato di attuazione del crono-programma. E si entrerà nel vivo, anche perché saranno determinati gli assetti della 'governance' del sistema portuale



### «Ben venga l'accelerazione, ma per tre anni hanno perso tempo su una strada sbagliata»

Usa l'arma dell'ironia via Facebook il sindaco Nogarín per commentare le parole con cui il governatore Enrico Rossi annuncia che «entro metà mese» sarà pubblicato il bando per la progettazione della parte pubblica della Darsena Europa: «Ben venga questa accelerazione: è curioso notare - afferma il sindaco - come gli stessi che hanno perso tempo per tre anni dietro a un progetto inutile e faraonico, ignorando scientemente le critiche che arrivavano non solo da noi ma anche dalla stessa Europa, ora si riempiano la bocca con espressioni

come "tempi certi" e "ritmo serrato"». Poi Nogarín torna su un cavallo di battaglia: «È bene non dimenticarsi dei 200mila euro di soldi pubblici gettati al vento per commissionare uno studio sul progetto colmo di lacune e imprecisioni alla Osc». Resta il fatto che, al di là della qualità più o meno buona del dossier, anche Nogarín ha dimenticato per strada il suo controdossier in cui aveva annunciato che avrebbe messo a nudo tutte le magagne. Il bando era zoppicante e lo si è visto alla prova dei fatti, ma poco manca che rivendichi al Comune i

meriti di una scelta che fino ai fondi stanziati da Rossi nell'autunno di tre anni fa era placidamente fra i sogni infranti di un porto in declino. «Se governo, Regione e [Autorità portuale](#) non avessero avuto la presunzione di andare avanti contro il parere di esperti e tecnici, - insiste - oggi sicuramente i lavori di realizzazione della nuova Darsena sarebbero cominciati». Comunque, Nogarín non rinuncia a mostrarsi ottimista: «Voglio vedere il bicchiere mezzo pieno e dare il beneficio del dubbio, ancora una volta, al governatore

Rossi». Poi spiega: «Noi continueremo a vigilare sia sulla fase di redazione del bando, che su quelle di assegnazione dei lavori, che al momento in cui apriranno i cantieri». L'ultima sottolineatura è per il comitato di gestione, rivendicando non solo di esser riuscito a mettervi piede ma anche a aver ottenuto «alcuni primi importanti risultati». Non indica quali siano ma sembra intuibile la mancata nomina di Provinciali. «Nel rispetto del principio per cui, anche a quel tavolo, uno vale uno. E non ci sono monarchi e sudditi».

### PORTO/2 » LA DARSENA EUROPA

# Rossi: entro metà mese lanceremo il bando bis

La Regione ha avocato a sé la regia del pool tecnico che segue il nuovo progetto. Entro settembre l'appalto dei sondaggi e l'incontro con i vertici delle Ferrovie

► LIVORNO

Erano bastate quindici righe (con 22 numeri, articoli e commi) a mettere, in data 27 luglio scorso, una pietra sopra il vecchio bando della Darsena Europa, l'infrastruttura alla quale è legata la possibilità del porto di evitare un declino che era già ampiamente avviato. Appena dopo la pausa d'agosto, ecco che «entro metà settembre» è annunciato il bando per «assegnare l'incarico della progettazione della parte pubblica dei lavori per la Darsena Europa». Parole e musica del governatore **Enrico Rossi**: l'ha detto nel corso della riunione in cui, a poche ore di distanza dal varo definitivo della nuova **Authority** con il debutto del comitato di gestione è stato tenuto a battesimo il nuovo pool tecnico che seguirà passo dopo passo la realizzazione dell'espansione a mare del porto di Livorno («un'opera da 260 milioni di euro»).

La Regione se ne è presa la guida chiamando al lavoro in tandem **Authority** e governo. Al tavolo erano presenti il Comune di Livorno (con l'assessore **Francesca Martini** in sostituzione del sindaco **Filippo Nogarini** tutto preso dal caso Aamps), i tecnici di Rete Ferroviaria Italiana (gruppo Fs), i dirigenti regionali del settore mobilità e ambiente, la delegazione **del Authority** portuale guida-

ta dal presidente **Stefano Corsini**.

Non poteva mancare una scaramuccia a distanza fra **Rossi** e **Nogarini**. Il presidente della Regione: «Mi pare che mentre molti chiacchierano e sono fermi sulle nomine, noi lavoriamo». Trasparente il riferimento al sindaco **Nogarini** e alla sua battaglia per entrare lui di persona e non un esperto di sua fiducia all'interno del "consiglio d'amministrazione" della nuova **Authority**. Poco più di un attimo ed ecco che il sindaco posta su Facebook una risposta per le rime in cui rovescia su «governo, Regione e **Authority**» la colpa del fatto che i lavori per la maxi-Darsena non siano ancora partiti.

Anche sulla mancata nomina del segretario generale i due tornano a intrecciare le sciabole della polemica: **Rossi** la stigmatizza, **Nogarini** indirettamente la descrive come un risultato importante.

Ma nel menù del giorno c'è ben altro rispetto al battibecco che da sempre contraddistinguono il rapporto fra i due. Lo scadenziario secondo **Rossi** è questo: 1) progetto esecutivo della nuova Darsena Europa «entro l'anno»; 2) avvio dei lavori «entro la metà del 2018». Per arrivarci bisogna che: 3) «entro settembre» siano appaltati i sondaggi sul porto. A ciò si aggiunge: 4) per un giorno «in-

torno alla metà di questo mese» ha richiesto un incontro all'amministratore delegato di Rfi (gruppo Fs), **Maurizio Gentile**. Occhi puntati sui «problemi relativi all'avvio dei lavori per lo scavalco ferroviario e alla sistemazione dell'infrastruttura ferroviaria portuale già nell'ottica di un collegamento con la linea ferroviaria Collesalveti-Vada».

Nelle parole del governatore rimbalza più volte il verbo "accelerare": c'è bisogno di «un ritmo il più possibile serrato». Ecco perché il pool tecnico-operativo tornerà a riunirsi «agli inizi di ottobre». Scopo: compiere «una nuova verifica circa lo stato di attuazione del cronoprogramma».

Per adesso dice che «la tabella di marcia è stata rispettata e abbiamo fatto un buon passo avanti». Poi mette giù altre date da contrassegnare come intertempo: Risulta che ci si stia muovendo nel solco del progetto già anticipato fin dall'inizio di luglio: la nuova normativa sui dragaggi consente di non dimensionare più i piazzali all'enorme quantitativo di detriti da escavare dai fondali per farli arrivare a meno 16 metri, si riaffaccia l'ipotesi di meno 20, il terminal viene realizzato consolidando le vasche di colmata. Ma il punto è anche un altro: se si è scelto di revocare il vecchio bando e di riscriverlo daccapo, non dev'essere in gioco solo un diverso disegno tec-

nico del terminal ma anche un differente ingranaggio giuridico: a cominciare da una più netta distinzione fra parte pubblica e investitori privati. Soprattutto dal punto di vista dei tempi.

Non è da escludere però che, una volta aperta la possibilità di un bando nuovo di zecca, si possa immaginare anche altre soluzioni all'intreccio pubblico-privato. Che ne è stato della missione di China Railway International guidata da **Chen Shipling**? E quale effetto ha avuto il passaggio del terminal Tdt in mano a colossi finanziari internazionali come Infravia e, soprattutto, M&G Investments (Infracapital)? Il risiko dei big che ha visto l'investimento diretto sulle banchine livornesi di big come Msc, Onorato e Grimaldi, gioca un ruolo in questo tourbillon?

Sta di fatto che il presidente **del Authority** **Stefano Corsini** mette nero su bianco frasi soddisfatte: «Stiamo procedendo nei tempi che ci siamo dati e andiamo avanti senza scossoni». Capitolo scavalco ferroviario: è emerso – dice – che «ci sarà da fare qualche aggiustamento sugli adeguamenti tecnologici», ma «anche qui stiamo andando avanti come da programma». Gli altri lavori in porto? «Viaggiano nei tempi attesi, sono quindi fiduciosi che riusciremo a procedere senza perdite di tempo».

Mauro Zucchelli

- segue

Nella foto grande a lato: sulla sinistra il terminal contenitori Tdt e sulla destra le vasche di colmata dove il nuovo progetto prevede la futura Darsena Europa

Sotto il titolo: il governatore Enrico Rossi durante una visita in porto (Marzi Pentafoto)



#### LE CIFRE DEL PORTO

**+12,2%**

È l'incremento registrato nella prima metà di quest'anno (rispetto allo stesso periodo del 2016) riguardo ai camion e ai trailer spediti via nave

**-41.245**

È la flessione (misurata in teu) del traffico di container movimentati nel periodo da gennaio a giugno paragonandolo a dodici mesi prima

**-15,5%**

È il calo fatto registrare da un altro traffico-clou presente nel porto di Livorno: è quello dei prodotti forestali, scesi nel primo semestre 2017 a 790mila tonnellate

**+27.670**

È la crescita (pari al 2,9%) del numero di passeggeri che sono arrivati o partiti a bordo di traghetti che hanno fatto tappa nel nostro porto nella prima metà di quest'anno

INDAGINE DI CONFETRA I DATI NEL PRIMO SEMESTRE

## Genova prende il largo, Livorno in caduta Crollo pesante dei traffici contenitori

SEI MESI di traffici portuali dei containers, secondo l'ufficio statistica di Confetra, la confederazione delle aziende di trasporto presieduta a livello nazionale dal livornese Nereo Marcucci.

Confetra ha reso noti i movimenti dei contenitori Teu nei primi nove porti nazionali nel semestre tra gennaio e luglio 2017. Partendo dal dato generale, che registra un aumento nazionale del 5,4% del movimento dei contenitori sui porti italiani, risulta che l'unico porto italiano ad aver superato la soglia del milione di Teu nel semestre è Genova, con un aumento del 7,1% rispetto allo stesso semestre dell'anno scorso, toccando un milione e 100 mila Teu. Segue La Spezia (600 mila Teu) con un incremento del 6,4%. In terza posizione Venezia con circa 300 mila Teu, senza sostanziali variazioni.

IN QUARTA posizione Livorno, che insieme a Ravenna segna gli unici due decrementi: per Livorno la caduta del traffico è del 4,8%, con un movimento di circa 300 mila Teu. Come si vedrà anche dal proseguo dell'indagine,

Livorno ha perduto specie nel settore dei trasbordi (transhipment), che negli ultimi anni aveva assunto un'importanza non marginale in Darsena Toscana.

A LIVORNO segue nella graduatoria Napoli, in quinta posizione, con 5,2% di incremento, superata di poco la soglia dei 200 mila Teu. Buon incremento percentuale (+10,3%) anche per Salerno, che tallona Napoli sopra i 200 mila Teu. In settima posizione il porto di Trieste che ha registrato il più forte incremento percentuale tra i nove scali, (+22,6%) a sfiorare i 200 mila Teu. Ravenna, nono porto in ordine decrescente, soffre di una riduzione del 2,2%, intorno ai 110 mila Teu di plafond. Forte l'incremento invece per Ancona, ultimo porto dell'analisi Confetra (+38,3%) anche se le cifre rimangono modeste, sotto gli 80 mila Teu.

A.F.

# «Vogliamo chiarimenti su Jindal» I sindacati chiedono subito l'incontro *Piombino, il piano da 400 milioni per le Acciaierie e il caso Rebrab*

AFERPI, i sindacati tornano a chiedere un incontro urgente al governo. Dopo il mancato riavvio dei laminatoi previsto ad agosto, e le notizie sul piano di Jindal che sarebbe pronta a rilevare le Acciaierie con un piano da 400 milioni, il segretario delle Fim Fausto Fagioli ritiene che non ci sia ulteriore tempo da perdere. Anche perché il futuro degli oltre duemila dipendenti ex Lucchini resta in bilico.

«SIAMO ancora in attesa di essere convocati al ministero dello Sviluppo Economico - afferma Fausto Fagioli - abbiamo mandato la richiesta a fine agosto, per capire quali saranno i provvedimenti che il governo vorrà adottare nei confronti di Cevital, che si è dimostrato inadempiente già al primo appuntamento previsto dall'addendum, firmato due mesi fa». I sindacati fanno il punto sulla vicenda Aferpi: ad agosto secondo gli accordi infatti sarebbe dovuto far ripartire il treno rotaie, che però non è ripartito. Nel frattempo è emerso in questi giorni sulla stampa l'interessamento per il sito piombinese dell'industriale indiano Jindal.

«ACCANTO al chiarimento su Cevital - aggiunge il sindacalista - chiederemo al governo di illustrarci quali siano le reali intenzioni di Jindal che abbiamo appreso dai giornali e che secondo quanto è emerso sarebbe interessato al riavvio dell'altoforno con una produzione di circa 3 milioni di ton-



**TENSIONE** Gli operai delle Acciaierie non sono più disposti ad aspettare, vogliono chiarezza sul futuro

**IL SEGRETARIO**  
Fausto Fagioli della Fim  
ha posto il problema  
«Aferpi inadempiente»

nellate all'anno. Un piano che oltre alla produzione di lunghi (rotaie, vergelle e barre) sembrerebbe prevedere anche coils piani. E questo ultimo passaggio apre un nuovo scenario. Perché le Acciaierie di Piombino hanno sempre lavorato prodotti lunghi: rotaie, vergella, barre, billette, blumi. Mentre gli acciai piani, lamiere e coils,

sono stati sempre lavorati in altri stabilimenti come la Magona. Jindal però intenderebbe allargare la gamma dei prodotti per avere le economie di scala necessarie a mantenere attivo tutto l'apparato dello stabilimento piombinese. Un progetto ambizioso che da una parte può essere un elemento positivo, ma dall'altra lascia l'ambiente cittadino piuttosto inquieto anche per la possibilità di riaccendere l'altoforno. Nessuno vuole tornare al carbone e al forte impatto sull'ambiente della vecchia acciaieria con il ciclo integrale a caldo.

**IL PROBLEMA** attuale è però che tutto è da decidere. Ufficialmente Aferpi è ancora saldamente in mano a Rebrab e occorre sapere se dal punto di vista procedurale il Governo può estromettere l'imprenditore algerino in quanto inadempiente, oppure no. Molti interrogativi aperti sulla vicenda e il tempo che scorre inesorabile. Ed è per questo che i sindacati chiedono un intervento urgente del Governo e del ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda.

M.P.

### LA SITUAZIONE

AD AGOSTO SECONDO GLI ACCORDI INFATTI SAREBBE DOVUTO FAR RIPARTIRE IL TRENO ROTAIE, CHE PERÒ NON È RIPARTITO. NEL FRATTEMPO È EMERSO L'INTERESSAMENTO DEL GRUPPO INDIANO JINDAL

**Di Maio saluta Tarzia**

## **Adsp e Capitaneria, massima intesa**

«Desidero pubblicamente ringraziare – dichiara Francesco Maria di Majo, presidente dell’Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale – il contrammiraglio Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto in questi anni a Civitavecchia e per la fattiva collaborazione che ha sempre avuto con questa amministrazione nell’affrontare e risolvere le diverse situazioni e problematiche del nostro scalo». Tarzia, che lascia Civitavecchia per Livorno, lascia un buon ricordo all’Authority. «Sin dal primo giorno del mio insediamento qui a Civitavecchia come

presidente di questa nuova Adsp – continua di Majo – con il contrammiraglio Tarzia ci siamo confrontati su diverse tematiche, dalla tutela dell’ambiente sino alla sicurezza, trovando sempre una sinergia di intenti ed una convergenza di vedute sugli obiettivi da raggiungere nel rispetto delle reciproche competenze». Di Majo ha rivolto i suoi auguri anche al nuovo direttore marittimo del Lazio e Comandante del porto di Civitavecchia, il capitano di vascello Vincenzo Leone, «con il quale sono sicuro proseguirà questa proficua e sinergica collaborazione istituzionale».

È RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'amm. Tarzia salutato dal presidente porti del Lazio

CIVITAVECCHIA - Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale ha voluto « pubblicamente ringraziare il contrammiraglio Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto in questi anni a Civitavecchia e per la fattiva collaborazione che ha sempre avuto con questa amministrazione nell'affrontare e risolvere le diverse situazioni e problematiche del nostro scalo».

In una nota inviata alla stampa, di Majo inoltre ricorda che «sin dal primo giorno del mio insediamento qui a Civitavecchia come presidente di questa nuova AdSp, con il contrammiraglio Tarzia ci siamo confrontati su di-

(continua a pagina 2)

## L'amm. Tarzia salutato

verse tematiche, dalla tutela dell'ambiente sino alla sicurezza, trovando sempre una sinergia di intenti ed una convergenza di vedute sugli obiettivi da raggiungere nel rispetto delle reciproche competenze».

«Auguro al contrammiraglio Giuseppe Tarzia - conclude il presidente di Majo - un buon lavoro per il suo nuovo incarico a Livorno e nel contempo voglio dare il benvenuto al nuovo Direttore marittimo del Lazio e Comandante del porto di Civitavecchia, il Capitano di Vascello Vincenzo Leone, con il quale sono sicuro proseguirà questa proficua e sinergica collaborazione istituzionale».

## Firmato l'accordo che prevede per l' ADSP l'impiego temporaneo di una parte dell'area del Deposito ex POL di Brindisi della Marina Militare.



E' stato siglato ieri, 01 settembre, a Taranto l'accordo procedimentale tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ADSP), professor Ugo Patroni Griffi, e il Comandante Marittimo Sud, Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, per l'impiego di una parte del deposito combustibili ex POL di Brindisi.

Con questo accordo l'Ente portuale potrà impiegare una zona del deposito combustibili della Marina Militare di Brindisi, avviando il completamento del circuito unico doganale che consentirà la velocizzazione del trasferimento delle merci e delle persone, a beneficio sia delle operazioni portuali sia della viabilità urbana.

"Abbiamo così raggiunto un grandissimo risultato, perseguito da tanto tempo, -commenta il presidente Patroni Griffi- che ci permetterà un'azione programmatica di definizione del circuito unico portuale. Un'azione già impressa fortemente con il recente collegamento viario tra Costa Morena Ovest e Sant'Apollinare." "Non da meno, - conclude il presidente- interverremo sul recupero dell'area a terra del deposito ex POL che, data la sua riconosciuta caratterizzazione di pregiata cerniera urbana, sarà oggetto di ampi e approfonditi momenti partecipativi con la città."

Quest'accordo rientra in un più ampio progetto per la cessione definitiva del Deposito ex POL, il cui finanziamento è stato di recente approvato nella seduta del 10 luglio scorso dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

E' stato siglato ieri, 01 settembre, a Taranto l'accordo procedimentale tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ADSP), professor Ugo Patroni Griffi, e il Comandante Marittimo Sud, Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, per l'impiego di una parte del deposito combustibili ex POL di Brindisi.

Con questo accordo l'Ente portuale potrà impiegare una zona del deposito combustibili della Marina Militare di Brindisi, avviando il completamento del circuito unico doganale che consentirà la velocizzazione del trasferimento delle merci e delle persone, a beneficio sia delle operazioni portuali sia della viabilità urbana.

"Abbiamo così raggiunto un grandissimo risultato, perseguito da tanto tempo, -commenta il presidente Patroni Griffi- che ci permetterà un'azione programmatica di definizione del circuito unico portuale. Un'azione già impressa fortemente con il recente collegamento viario tra Costa Morena Ovest e Sant'Apollinare." "Non da meno, - conclude il presidente- interverremo sul recupero dell'area a terra del deposito ex POL che, data la sua riconosciuta caratterizzazione di pregiata cerniera urbana, sarà oggetto di ampi e approfonditi momenti partecipativi con la città."

Quest'accordo rientra in un più ampio progetto per la cessione definitiva del Deposito ex POL, il cui finanziamento è stato di recente approvato nella seduta del 10 luglio scorso dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

**SVILUPPO**

Il presidente Patroni Griffi ed il comandante marittimo Sud Serra firmano il protocollo d'intesa

## Accordo con la Marina: all'Authority l'area ex Pol

● Un nuovo passo in avanti verso il "circuito doganale unico" ma soprattutto un riavvicinamento dell'area ex Pol, nel Seno di Levante, alla città.

È stato firmato venerdì a Taranto, infatti, l'accordo procedimentale tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il comandante marittimo Sud, ammiraglio di squadra Eduardo Serra, per l'impiego di una parte del deposito combustibili ex Pol di Brindisi.

Con questo accordo, spiega con una nota l'Authority, l'ente portuale potrà impiegare una zona del deposito combustibili che si trova nel Seno di Levante e che appartiene alla Marina militare, avviando il completamento del circuito unico doganale che consentirà la velocizzazione del trasferimento delle merci e delle persone, a beneficio sia delle operazioni portuali sia della viabilità urbana.

«Abbiamo così raggiunto - sottolinea con evidente soddisfazione il presidente Patroni Griffi - un grandissimo risultato, perseguito da tanto tempo, che ci permetterà un'azione programmatrice di definizione del circuito unico portuale.

### L'obiettivo

Un passo in avanti verso il circuito doganale unico

Un'azione già impressa fortemente con il recente collegamento viario tra Costa Morena Ovest e Sant'Apollinare».

Ma non c'è solo la questione del circuito doganale unico che interessa in realtà solo l'Autorità portuale e molto poco la città. «Non da meno - an-

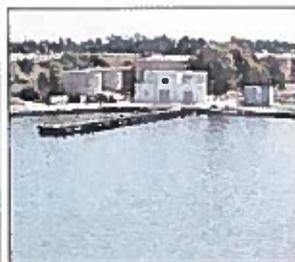
nuncia infatti il presidente dell'Authority - interverremo sul recupero dell'area a terra del deposito ex Pol che, data la sua riconosciuta caratterizzazione di pregiata cerniera urbana, sarà oggetto di umpi e approfonditi momenti partecipati con la città».

Quest'accordo rientra in un più ampio progetto per la cessione definitiva del deposito ex Pol, al cui possesso il Comune ha rinunciato, proprio in favore dell'Authority, durante l'amministrazione Carluccio non senza polemiche da parte dell'opposizione. L'allora am-

ministrazione riteneva di non avere fondi a sufficienza per la bonifica dell'area.

Il nuovo accordo, dopo la rinuncia da parte del Comune, prevedeva che l'Authority redigesse due progetti per il finanziamento Cipe, uno per la bonifica della zona Nafta, uno per la ristrutturazione dei moli della Difesa, e

che la Marina lasciasse libere le aree in questione. È alla metà dello scorso mese di luglio è arrivata la conferma dello stanziamento dei 17 milioni da parte del Cipe, ai quali si aggiungono 2 milioni della ex Autorità portuale di Brindisi a titolo di cofinanziamento.



Sopra, le barene dell'area ex Pol, nel Seno di Levante. A sinistra la firma dell'accordo tra il presidente Ugo Patroni Griffi e il comandante Eduardo Serra

### Patroni Griffi: “Finalmente il circuito unico doganale. L’area ex Pol sarà oggetto di momenti partecipativi della città”



BRINDISI – Riceviamo e pubblichiamo una nota dell’AdSP sul circuito unico doganale e sul riutilizzo dell’area ex Pol.

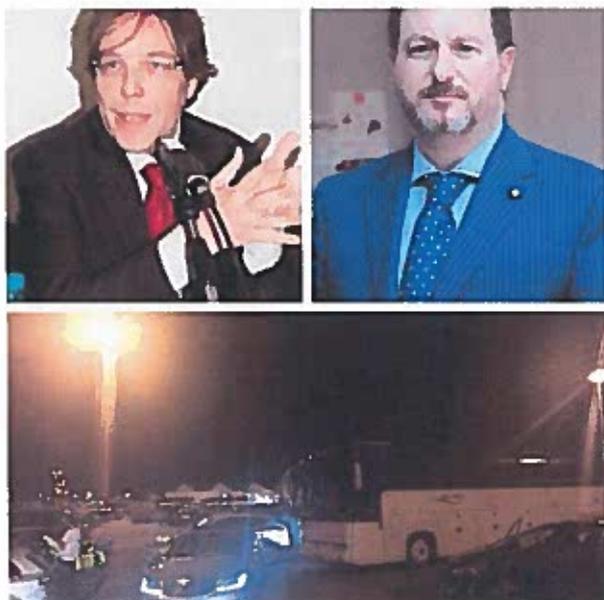
E’ stato siglato ieri, 01 settembre, a Taranto l’accordo procedimentale tra il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ADSP), professor Ugo Patroni Griffi, e il Comandante Marittimo Sud, Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, per l’impiego di una parte del deposito combustibili ex POL di Brindisi.

Con questo accordo l’Ente portuale potrà impiegare una zona del deposito combustibili della Marina Militare di Brindisi, avviando il completamento del circuito unico doganale che consentirà la velocizzazione del trasferimento delle merci e delle persone, a beneficio sia delle operazioni portuali sia della viabilità urbana.

*“Abbiamo così raggiunto un grandissimo risultato, perseguito da tanto tempo, –commenta il presidente Patroni Griffi– che ci permetterà un’azione programmatoria di definizione del circuito unico portuale. Un’azione già impressa fortemente con il recente collegamento viario tra Costa Morena Ovest e Sant’Apollinare.” “Non da meno, – conclude il presidente–interverremo sul recupero dell’area a terra del deposito ex POL che, data la sua riconosciuta caratterizzazione di pregiata cerniera urbana, sarà oggetto di ampi e approfonditi momenti partecipativi con la città.”*

Quest’accordo rientra in un più ampio progetto per la cessione definitiva del Deposito ex POL, il cui finanziamento è stato di recente approvato nella seduta del 10 luglio scorso dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

## Condizioni Porto di Bari/Replica fra il giornalista Bollino ed il presidente Ugo Patroni Griffi



Il giornalista Carlo Bollino che vive da più di 20 anni fra l'Italia ed Albania ogni volta che rientra in Italia e ritorna in Albania fa dei commenti sulle congestione e disservizi del Porto di Bari disastrosi del Porto di Bari.

Tale preoccupazione civica l'hanno condivisi anche molti altri cittadini italiani e di recente sono tantissimi che hanno scelto l'Albania come Paese per investire i loro soldi e una parte della loro vita.

Perqasje.com ogni fine estate ha dovuto pubblicare tali preoccupazioni e qualche volta denunce di cittadini Italiani ed Albanesi che devono affrontare situazioni imbarazzanti al Porto di Bari quale, sembra non offre neanche i servizi e qualità dell'altro Porto albanese di Durazzo.

In effetti, ora dopo la reazione del noto giornalista Italo/Albanese Carlo Bollino che ha replicato [alla sua collega Silvia Dipinto al riguardo un articolo pubblicato da Bari.Repubblica.it](#) sembra che le reti sociali hanno portato anche la risposta del Presidente dell'autorità del Porto di Bari Ugo Patroni Griffi quale noi di Perqasje.com trascriviamo senza un nostro commento:

**Ugo Patroni Griffi:** Avevo già risposto privatamente a Carlo. Lo faccio nuovamente pubblicamente. I dati dimostrano che rispetto agli anni scorsi e nonostante l'aumento del traffico e dei controlli di Security il flusso è migliorato. Ciò premesso è innegabile che il porto di Bari soffra una situazione di grave congestionamento.

Addebitabile innanzitutto al mancato completamento di Marisabella. Per ovviare a questo problema prima dell'estate si è tenuta una conferenza di servizi promossa dalla Regione Puglia in cui si è riusciti ad ottenere un aumento dell'orario di servizio delle forze dell'ordine ed enti coinvolti nei controlli di sicurezza e doganali. Si è inoltre chiesto alle compagnie di utilizzare slot diversificati per gli arrivi.

Ma purtroppo per ciò è necessaria una intesa con Durazzo che imponga specularmente partenze cadenzate. Con il Console di Albania stiamo lavorando in tal senso. Come abbiamo sollecitato una intesa che consenta i controlli di sicurezza già all'imbarco in Albania.

In aggiunta sto facendo predisporre il progetto per il raddoppio dei varchi e la gara per la gestione delle stazioni marittime secondo il modulo del partenariato pubblico/privato

**Carlo Bollino:** Presidente Ugo Patroni Griffi la ringrazio della risposta anche se temo di deluderla nel giudizio. Sono anni che si parla del completamento di Marisabella che si rivelerà del tutto insufficiente a decongestionare il porto se prima o contemporaneamente non si vorrà intervenire su altri fronti.

A cominciare dal terminal passeggeri, con 4 varchi "teorici" (a Durazzo sono 10) spesso ridotti a due per mancanza di personale di polizia. Lo stesso vale per i varchi doganali: sono solo due (a Durazzo, per dire, sono 12) ma uno resta persino chiuso perchè non ci sono poliziotti e finanziari a sufficienza.

## -segue

---

Quindi se il governo non metterà a disposizione maggior personale qualunque investimento solo infrastrutturale risulterà vano. E che dire del mancato dragaggio del porto? Il fondale è ormai così basso che i traghetti più grandi sono costretti ad attraccare sul "pontone" costringendo camion ed auto a contorte e lentissime manovre, sia in fase di imbarco che di sbarco.

E perchè non si è pensato di costruire almeno una pensilina sul varco esterno passeggeri per proteggere le centinaia di albanesi in arrivo a Bari e che sono costrette a restare in attesa per ore sotto il sole cocente o la pioggia battente, prima che la fila dei controlli si accorci e finalmente possano raggiungere gli ambienti del terminal, dove magari un sistema di aria condizionata funzionante renderebbe meno penosa il resto dell'attesa?

Lei punta sullo scaglionamento degli arrivi, ma spesso i traghetti arrivano già scaglionati eppure sono testimone che la situazione non cambia: perché se il tempo di sbarco e di controllo raggiunge a volte le 4 ore, la sovrapposizione e l'ingorgo restano inevitabili.

Infine lei ricorda di aver sollecitato alla parte albanese una intesa che consenta i controlli di sicurezza già all'imbarco in Albania: sono stato testimone di una richiesta in tal senso espressa dal primo ministro albanese Edi Rama all'ex presidente dell'Autorità portuale di Bari quasi tre anni fa.

E le obiezioni a quel tempo venivano soprattutto dalla parte italiana. Se le resistenze si sono ora invertite sarebbe giusto che la stampa ne fosse informata. E che tutti insieme si collaborasse affinché la vergogna del porto di Bari possa finalmente finire.

## Gioia Tauro: Dopo il blocco del porto, autorizzata la prima mensilità Ima

**GIOIA TAURO-** In seguito al blocco del porto di Gioia Tauro nato dalle agitazioni dei lavoratori che hanno generato il blocco del porto di Gioia Tauro, il prefetto, Michele Di Bari, ha convocato una riunione alla prefettura di Reggio Calabria, alla quale hanno partecipato l'Agenzia portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, durante la quale hanno precisato di avere **"ossequiato a tutti gli obblighi derivanti dalla normativa al fine dell'erogazione della prima mensilità di Ima, relativa al mese di agosto"**.

Il 27 luglio l'Authority aveva costituito la **Gioia Tauro Port Agency srl**, l'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale dei lavoratori del porto. L'Autorità portuale con una nota specifica: *"Questo risultato è stato possibile in seguito al lavoro di confronto tra l'Autorità portuale, il ministero dei Trasporti, l'Inps e l'Ispettorato del Lavoro che ha portato a conferimento, lo scorso 26 luglio in sede di Comitato portuale, al commissario straordinario Andrea Agostinelli del potere di rogare l'atto costitutivo e lo statuto sociale dell'Agenzia.*

*Al fine di rendere celermente operativa l'Agenzia portuale, e in seguito ad una selezione ad evidenza pubblica, sono stati designati l'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency srl, nella persona della dott.ssa Cinzia Nava, e il dott. Paolo Germanò nel ruolo di revisore dei conti, per come imposto dalla normativa di settore.*

*Lo scorso 1 agosto sono stati ricevuti, in Autorità portuale, i 364 lavoratori licenziati dal terminalista Mct. E' stato così possibile procedere alla loro iscrizione nell'elenco dell'Agenzia portuale che ha, celermente, provveduto alla redazione del registro dei lavoratori che saranno destinatari della erogazione della prima mensilità di indennità di mancato avviamento (IMA), relativa alla disponibilità manifestata dagli stessi e registrata dal 1 al 31 agosto.*

*Esattamente lo scorso 31 agosto, l'amministratore unico, Cinzia Nava, ha rimesso all'Autorità portuale di Gioia Tauro le schede di ciascun lavoratore, da lei stessa certificate e recanti le giornate di disponibilità, relative alla mensilità di agosto.*

## - segue

---

*Per il tramite dell'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso 1 settembre le stesse schede sono state comunicate al Ministero Vigilante che, a sua volta, avvierà i relativi controlli sui dati forniti e decreterà l'autorizzazione all'Inps di procedere all'erogazione dell'Ima direttamente a ciascun lavoratore. Con tali provvedimenti, quindi, l'Agenzia portuale e l'Autorità portuale hanno ossequiato a tutti gli obblighi derivanti dalla normativa al fine dell'erogazione della prima mensilità di Ima.*

*Naturalmente, e in una atmosfera di costruttiva sinergia istituzionale, la Port Agency, per il tramite dell'Autorità portuale, parteciperà attivamente a tutte le successive riunioni, convocate in Prefettura o presso il Ministero dei Trasporti, ritenute necessarie all'approfondimento delle ulteriori rivendicazioni che potrebbero essere avanzate in un prossimo futuro".*

## Nuovo blocco a Gioia Tauro, sit-in in Prefettura

*Ex dipendente con famiglia davanti al gate, il Prefetto incontra gli operai*

E' tornata a bloccarsi l'attività nel porto di Gioia Tauro dopo che stamani uno dei portuali licenziati nel luglio scorso si è messo davanti al gate dello scalo insieme a moglie, figli e parenti per protestare contro quello che definisce un licenziamento ingiusto da parte di Medcenter. I lavoratori in ingresso, anche per solidarietà, si sono fermati al gate, bloccando, di fatto i lavori all'interno dello scalo. Contestualmente alcune decine di operai licenziati hanno attuato un sit-in davanti la Prefettura di Reggio Calabria. Il prefetto Michele di Bari ha ricevuto una delegazione degli ex lavoratori che hanno chiesto la modifica dell' Agenzia di lavoro in modo tale da essere formalmente assunti dalla stessa Agenzia, la retribuzione con cadenza mensile dell' indennità di mancato avviamento, e, soprattutto, hanno posto al prefetto l' esigenza di essere avviati al lavoro dai due terminalisti che operano in porto. Secondo i portuali licenziati loro avrebbero diritto di precedenza in caso di richieste di lavoro da parte di Medcenter. Il prefetto si è impegnato ad effettuare alcune verifiche, anche attraverso il Ministero delle Infrastrutture e attraverso l' ispettorato del lavoro, per quanto riguarda le attività di terzializzazione o comunque le attività di ricorso al lavoro esterno da parte dei terminalisti e ha dato appuntamento ai portuali entro i prossimi 10-15 giorni. Alla riunione, oltre all' assessore regionale alla portualità Francesco Russo hanno partecipato anche il responsabile legale dell' autorità portuale Giovanna Chilà, l' amministratore unico dell' agenzia del lavoro portuale Cinzia Nava e dirigenti delle organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil e Sul.

Gioia Tauro, gli ex dipendenti di MCT hanno manifestato alla Prefettura di Reggio Calabria

## In arrivo l' indennità per i portuali

*Authority e Agenzia portuale: adempiuto a tutti gli obblighi normativi*

Domenico Latino GIOIA TAURO L' Agenzia portuale e l' Autorità portuale hanno adempiuto a tutti gli obblighi normativi al fine dell' erogazione della prima mensilità di Ima (Indennità di mancato avviamento) relativa al mese di agosto. È quanto emerge dalla riunione che si è tenuta ieri in Prefettura a Reggio Calabria in seguito alle recenti agitazioni spontanee dei lavoratori che hanno generato il blocco del porto di Gioia Tauro.

In una nota dell' Authority si precisa che si è giunti a questo importante risultato dopo che l' ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha costituito lo scorso 27 luglio con atto notarile l' Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, denominata Gioia Tauro Port Agency srl.

Al fine di rendere celermente operativa l' Agenzia portuale, e in seguito ad una selezione ad evidenza pubblica sono stati designati l' amministratore unico Cinzia Nava, e il revisore dei conti Paolo Germanò.

«Lo scorso 1. agosto - continua la nota - sono stati ricevuti, in Autorità portuale, i 364 lavoratori licenziati dal terminalista Mct. È stato così possibile procedere alla loro iscrizione

nell' elenco dell' Agenzia portuale che ha, celermente, provveduto alla redazione del registro dei lavoratori che saranno destinatari della erogazione della prima mensilità di indennità di mancato avviamento (IMA). Esattamente lo scorso 31 agosto, l' amministratore unico Cinzia Nava ha rimesso all' Autorità portuale le schede di ciascun lavoratore, da lei stessa certificate e recanti le giornate di disponibilità relative alla mensilità di agosto. Per il tramite dell' Ente, lo scorso 1.

settembre le schede sono state comunicate al Ministero vigilante che, a sua volta, avvierà i relativi controlli sui dati forniti e decreterà l' autorizzazione all' Inps di procedere all' erogazione dell' Ima direttamente a ciascun lavoratore».

Con tali provvedimenti, quindi, l' Agenzia portuale e l' Authority hanno ossequiato a tutti gli obblighi derivanti dalla normativa al fine dell' erogazione della prima mensilità di Ima.

«Naturalmente, e in una atmosfera di costruttiva sinergia istituzionale - conclude l' Authority - la Port Agency parteciperà attivamente a tutte le successive riunioni, convocate in Prefettura o presso il ministero dei Trasporti, ritenute necessarie all' approfondimento delle ulteriori rivendicazioni che

potrebbero essere avanzate in un prossimo futuro».

Gli ex lavoratori MCT riuniti in Comitato chiedono al Prefetto e a tutte le istituzioni di creare tutte le necessarie condizioni per essere richiamati al lavoro sia in modo temporaneo «al fine di integrare l' IMA» e successivamente essere ricollocati definitivamente. Per tale motivo chiedono inoltre la presenza di una delegazione dei lavoratori nelle riunioni istituzionali.

LE INFRASTRUTTURE AL MEZZOGIORNO. L' OBIETTIVO: POTENZIARE I PORTI, ANCHE I CINESI CERCANO ATTRACCHI NEL MEDITERRANEO

## La Lega prova la svolta-Sud: piano cantieri da 22 miliardi

La Lega "scopre" il Sud. E lo fa indicandolo addirittura come cardine del proprio programma economico di governo, insieme alla flat tax e all' energia. È a Cernobbio che il segretario del Carroccio Matteo Salvini ha rivelato le carte, accennando agli assi portanti di un piano dai numeri roboanti: 22 miliardi in 6-8 anni per realizzare la rete di alta portabilità Salerno-Palermo (l' equivalente dell' Alta velocità per le merci) e le aree retroportuali e ad adattare i fondali nei porti di Augusta e di Taranto. Vantaggi stimati: un indotto che potrebbe crescere da 6 milioni Teu a 25-30 e almeno 500mila posti di lavoro.

Ricette non certo nuove, tra gli addetti ai lavori che sognano l' Italia "hub del Mediterraneo". Ma che certificano la capriola politica della Lega, a caccia di consenso nelle aree del Paese in cui non riesce a sfondare, complici gli atteggiamenti aggressivi del passato. Il piano rientra in quella che lo stesso Salvini ha definito la «pars costruens» della proposta leghista che punta a Palazzo Chigi. Ci ha lavorato il consigliere economico del segretario, Armando Siri, che riconosce: «Le infrastrutture al Sud sono sempre state fuori

dall' agenda leghista. Ma l' Italia non può ignorare la fortuna che ha di collocarsi in una zona geografica strategica, naturale cerniera di collegamento tra il Sud e l' Est del mondo e l' Europa centrale, tra Suez e il Nord Europa. Occorre creare sinergie coinvolgendo in un progetto nazionale di sviluppo della logistica i principali scali portuali dello stivale».

Da qui la sfida, del tutto inedita.

Che comincia da un attacco al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica targato Delrio, ritenuto «non all' altezza». I governi di centrosinistra - è la tesi - «hanno di fatto precluso la possibilità di sfruttare ad esempio i porti dell' estremo Sud del Paese e non hanno adeguatamente investito sul potenziamento delle infrastrutture degli scali del Nord». A pagarne le conseguenze, per Siri, è stata l' industria manifatturiera, ritenuta vittima per decenni di quel «paradosso geografico» per cui la piattaforma logistica mediterranea era costituita dai porti di Rotterdam, Anversa e Amburgo.

Adesso lo scenario sta cambiando: la Cina ha acquisito il controllo del Pireo e cerca di costruire corridoi via terra e via mare. Genova e Trieste aspettano di vedere finite le grandi infrastrutture in cantiere (la

## - segue

---

diga foranea e il Terzo Valico da un lato, il Nuovo Brennero dall' altro) ma scontano la concorrenza dei porti nordici e la limitatezza degli spazi circostanti. I porti spagnoli e greci sono in espansione. Anche la Lega, dunque, considera cruciale che la Sicilia sia messa in grado di accogliere merci da inviare al Nord o nel Centro Europa, intercettando «il continente chiave per il futuro della logistica in Italia: l' Africa».

Ecco perché l' idea del Carroccio è «saturare davvero Genova e Trieste e rendere competitivi i porti del Sud». Sbagliato, secondo Siri, averli ridotti alla funzione di transshipment (il trasferimento di carico da una nave più grande a navi più piccole): occorre farli diventare gateway, come Gioia Tauro avrebbe gli spazi per fare subito. Un libro dei sogni? Per la Lega si potrebbe attingere dai fondi dell' odiata Europa «pretendendo che gli investimenti siano esclusi dal Patto di stabilità». «In fondo - sostiene Siri - basterebbero meno di 3 miliardi l' anno». Una cifra non di poco conto, però: le leggi di bilancio, quando hanno risorse per le infrastrutture, non vanno oltre i 3-4 miliardi l' anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*M.Per.*

## L' INVESTIMENTO

Le nuove infrastrutture L' investimento per realizzare la rete di Alta Portabilità Salerno-Palermo, realizzare le aree retroportuali e adattare i fondali nel Porto di Augusta e Taranto è di 22 miliardi. Tempi stimati: 6-8 anni. Un container sdoganato genera economia per 3.500 euro; uno solo in transito ne vale 700.

### Reggio Calabria, Arcicchi: "contento per i finanziamenti per i comuni di Roccella Ionica e Scilla"

*Reggio Calabria, Arcicchi: "contento per i finanziamenti per i comuni di Roccella Ionica e Scilla"*

"Il via libera ai finanziamenti per i Comuni di Roccella Ionica e Scilla che potranno ora potenziare e rilanciare i rispettivi porti turistici, è una notizia estremamente importante e che fa ben sperare per il futuro del territorio reggino, specie in ottica di sviluppo turistico, vero asset strategico su cui questa realtà territoriale deve continuare a scommettere come del resto confermano i confortanti dati sulle presenze in Calabria che hanno caratterizzato l'attuale stagione estiva". E' quanto afferma il vicepresidente di Confindustria Reggio Calabria, Filippo Arcicchi, in relazione all'esito del bando della Regione Calabria che stanziava circa 21 milioni di euro per i porti calabresi la cui graduatoria finale annovera anche le amministrazioni comunali di Roccella e Scilla fra quelle ammesse al finanziamento. "Si tratta di un risultato straordinario - evidenza Arcicchi - che premia il lavoro svolto dai due comuni reggini e da tutti i soggetti, fra professionisti, tecnici e associazioni, direttamente coinvolti. Roccella, in particolare, conferma l'eccellente opera di rilancio e valorizzazione dell'infrastruttura portuale condotta dalla 'Porto delle Grazie Srl' (azienda associata a Confindustria Reggio Calabria), sotto la guida dell'avvocato Giorgio

Sotira che ha ricevuto e messo a frutto egregiamente l'importante eredità lasciata dal Senatore Sisino Zito. Il Porto delle Grazie prosegue e rafforza il brillante percorso di crescita intrapreso negli ultimi anni, consolidando il proprio posizionamento e il ruolo di leadership nell'ambito della Città metropolitana di Reggio Calabria quale principale struttura dedicata al diporto. Un convinto plauso - sottolinea il presidente di Confindustria Reggio Calabria - deve essere rivolto, inoltre, anche al Comune di Scilla che ha saputo cogliere questa opportunità attraverso un lavoro mirato e attento destinato ad imprimere nuovo slancio all'intero comprensorio. Quest'ultimo potrà ora aumentare la propria competitività, nel contesto turistico locale, in termini di maggiore attrattività e capacità di offrire servizi moderni e innovativi". Secondo il vicepresidente degli Industriali reggini, tuttavia, nella vicenda del bando "Porti"

## - segue

---

che, ricorda Arecchi, "aveva come obiettivo quello di potenziare le infrastrutture e le attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale e interregionale, indipendentemente dagli aspetti legati al turismo", non mancano le note dolenti. "Purtroppo occorre rilevare - rimarca Arecchi - che per altre realtà territoriali questa sia stata una clamorosa occasione perduta. Mi riferisco, innanzitutto a Reggio Calabria e poi ai Comuni di Villa San Giovanni, Bagnara, Palmi e Montebello Jonico. Che per il porto della Città metropolitana non sia stata avanzata alcuna proposta progettuale ritengo sia molto grave, specie se si considera l' atavica carenza di posti barca quale uno dei principali fattori che stanno alla base del mancato sviluppo del litorale reggino. Ci si riempie la bocca di turismo e portualità e poi quando ci sono gli strumenti per tradurre, concretamente, gli annunci in opere si resta con le mani in mano. Reggio continua a non guardare alla risorsa mare commettendo un gravissimo errore di visione e di prospettiva. Analogo discorso - puntualizza il vicepresidente di Confindustria Reggio Calabria - vale per gli altri centri della provincia. L' immobilismo di Villa San Giovanni, Bagnara e Taureana di Palmi appare incomprensibile e del tutto incoerente con l' idea di uno sviluppo turistico e infrastrutturale coordinato, sinergico e forte dell' intero versante tirrenico reggino che non può avere nella sola Scilla l' unico punto di riferimento. C' era l' opportunità di potenziare Bagnara specie, ad esempio, per quanto riguarda un asset fondamentale quale i collegamenti con le isole Eolie e invece nulla è stato fatto. Non ultimo - conclude Arecchi - il caso del porto di Saline dove ormai si è perso il conto delle opportunità che si sono manifestate e poi subito dissolte nel nulla. Credo sia lecito chiedersi, al riguardo, cosa abbia impedito al Comune di Montebello di esaminare il bando "Porti" e mettere in piedi un progetto che consentisse anche solo di ipotizzare per l' infrastruttura di Saline un futuro diverso dallo stato di totale abbandono, degrado e, a questo punto, disinteresse a cui sembra destinata".

Il presidente di Anci Sicilia, Santo Cutrone, auspica che le regionali non siano una scusa per un ulteriore rinvio delle opere pubbliche

## Le elezioni rischiano di bloccare i cantieri

*Quelle che possono essere avviate entro la fine dell' anno superano l' importo complessivo di 2 mld*

PALERMO - "Accogliendo alcune delle sollecitazioni della Consulta siciliana delle costruzioni, l' assessore regionale alle Infrastrutture, Luigi Bosco, in questi ultimi tre mesi ha finalizzato atti (fra i quali il tanto atteso Accordo di programma quadro 'rafforzato' con Anas), che sbloccano o definiscono opere finanziate da tempo; a nostro giudizio quelle che possono essere avviate entro la fine dell' anno superano l' importo complessivo di 2 miliardi di euro".

E' l' apprezzamento di Santo Cutrone, presidente dell' Ance Sicilia, che però aggiunge: "Adesso, per non vanificare il risultato ed evitare che tutto si areni sulla secca delle promesse come è avvenuto in passato, chiediamo un ulteriore sforzo di concretezza: trasformare i decreti in cantieri prima delle elezioni regionali del prossimo 5 novembre. Infatti, se c' è la volontà politica e burocratica, in meno di due mesi si possono bandire le gare d' appalto affinché molti lavori possano iniziare entro il prossimo mese di dicembre. A tal fine rilanciamo la richiesta di incontro per l' istituzione di una cabina di regia comune di monito raggio fra Assessorato e Consulta siciliana delle costruzioni".

Cutrone si riferisce, in particolare, ad alcuni degli interventi dell' Accordo di programma quadro "rafforzato" Strade (120 milioni di euro per il lotto B5 della Nord -Sud e 44 milioni di euro di progettazioni dei 482 milioni di euro totali); ad alcune opere dell' Apq Viabilità minore (15 milioni), ad alcuni interventi contenuti nel Patto per il Sud (215 milioni), alla velocizzazione della ferrovia Palermo - Agrigento (162 milioni), alla tratta Fs Ogliastrillo-Castelbuono (265 milioni); ad interventi per i porti (145 milioni), all' **interporto di Termini Imerese** (64 milioni); quanto alle strade, alla Ragusa -Catania (815 milioni), alla bretella di Comiso (115 milioni); inoltre, agli interventi di edilizia sociale, fra i quali le 37 iniziative di housing sociale presentate dalle imprese per attingere al fondo da 60 milioni.

"C' è poi un lungo elenco di opere da avviare - sottolinea il presidente dell' Ance Sicilia - . Chiediamo a tutte le forze politiche di adottarle nel proprio programma come priorità dell' agenda del prossimo governo regionale. Il settore edile, colonna portante dell' economia siciliana, in questi ultimi dieci anni ha

## - segue

---

perso oltre centomila posti di lavoro perché chi ha governato non è stato capace - o non ha avuto la volontà - di porre in gara 437 opere pubbliche cantierabili per circa 3,8 miliardi di euro censite dall'Osservatorio di Ance Sicilia e cosiddette in 'standby'. Per non parlare, infine, di 758 milioni di euro delle opere di depurazione finanziate dalla delibera Cipe numero 60 del 2012 e non ancora poste in gara, per cui la Commissione europea ha chiesto che sia applicata all'Italia una sanzione forfettaria di circa 63 milioni di euro e una sanzione giornaliera di circa 347 mila euro: per inciso 51 degli 80 Comuni coinvolti sono siciliani".

"Adesso - conclude Santo Cutrone non intendiamo assistere ad uno sterile dibattito focalizzato solo sulle candidature e sulla corsa di quanti aspirano a conquistare un posto al sole ignorando la povertà in cui sono piombate centinaia di migliaia di famiglie. Vogliamo vedere politici davvero impegnati a costruire un futuro migliore per i nostri figli".

Il Presidente del Consiglio dell'Ordine (Dott. Agr. Corrado Vigo)

## Newspam

---

### Patroni Griffi fa una scoperta storica sulla città e striglia i brindisini: “Che venga ricordato in Africa e non qui è un delitto frutto dell’ignoranza”



BRINDISI – Tra Zambia e Zimbabwe sgorgano le Cascate Vittoria: nei pressi di un lussuoso albergo del posto risalente agli anni '30 si trova un murales che celebra l'epopea della BOAC, la compagnia aerea antesignana della British Airways, che nei primi decenni del '900 collegava Southampton con Johannesburg per il trasferimento di posta e passeggeri. Il grande idrovolante all'inizio impiegava 5 giorni, dopodiché è riuscito a coprire la tratta in 50 ore.

Questo racconto è stato riportato dal presidente dell'AdSP Ugo Patroni Griffi nel corso della conferenza di apertura della tre giorni del Medieval Fest. Vi chiederete che relazione abbia tutto ciò con Brindisi: in realtà questo aneddoto storico ha molta attinenza, in quanto la rotta originaria dello storico collegamento richiamato dal presidente faceva scalo a Brindisi. "Ora, che questo venga ricordato in Africa e qui invece non si metta una targa, una foto, non ci si organizzi con un piccolo idrovolante che simbolicamente faccia fare un giro turistico, lo ritengo un delitto che nasce dall'ignoranza. La Valigia delle Indie; questa vicenda della BOAC; il ruolo di Brindisi nella seconda guerra mondiale, quando ospitò il re e divenne capitale d'Italia; la storia romana con la via Traiana e la via Appia; la presenza di Federico II, *lo scarso rilievo dato alla casa di Virgilio (nдр)*, rappresentano tutti aspetti della storia della città che devono essere raccontati o comunque raccontati meglio".

Già, perché se la città non è mai riuscita ad emergere in ambito turistico e non solo è dovuto soprattutto alla scarsa capacità dei suoi abitanti di costruire un racconto accattivante di Brindisi. E ciò si collega – ahinoi – alla perfezione anche con il tema del traffico crocieristico: Patroni Griffi, sempre nella serata di ieri, ha annunciato che dal 6 all'8 settembre presenzierà al Sea-trade Europe di Amburgo, uno dei più importanti luoghi d'incontro dell'industria crocieristica, per pubblicizzare gli scali di Brindisi e Bari. Se in termini di traffico crocieristico l'annata in corso ha fatto registrare forti incrementi nei due scali (+73%), qualche dubbio sorge invece su quanti passeggeri scendano dalla nave per visitare la città, e se tale dato sia coerente con quanto accade negli altri porti. "Ho incaricato i miei di fornirmi il dato su quanti crocieristi scendono in città e se questo dato è coerente con quanto avviene negli altri scali: se siamo sotto vuol dire che c'è un problema, che l'offerta è insufficiente, insomma, significa che i crocieristi pensano che la città offra poco di interessante rispetto agli altri scali, e questo sarebbe un fallimento. E' necessario che il crocierista abbia delle cose da fare quando scende, bisogna attrezzarsi per fornire un racconto accattivante della storia della città". Ed ecco che il racconto della tratta Southampton-Johannesburg ritorna attinente più che mai, perché rappresenta solo l'ultima delle decine di storie dimenticate da una città senza memoria, e di conseguenza senza futuro.

## Spagna: porto di Valencia investe 100 milioni per migliorare gli accessi ferroviari

(FERPRESS) – Roma, 4 SET – L'Autorità del Porto di Valencia ha annunciato un piano di investimenti da cento milioni di euro per migliorare gli accessi ferroviari allo scalo. Secondo quanto riferisce ANSAmed, i lavori partono l'anno prossimo e la loro conclusione è prevista nel 2021.

Nel 2018, secondo i dati forniti dal porto iberico, nel 2018 ci saranno i primi tre lotti da lavori da 5,5 milioni di euro, di cui tre milioni saranno investiti nella modernizzazione del terminal ferroviario del molo Principe Felipe e due milioni per la rete dell'antico Astillero. Altri 7,6 milioni serviranno per migliorare la linea Sagunto-Teruel-Zaragoza e un milione per lo sviluppo del terminal Fuente de San Luis che fa parte della rete transeuropea dei trasporti nel Corridoio Mediterraneo che tocca Valencina. Quarantaquattro saranno invece i milioni investiti dal 2019 al 2021 per lavori alle stazioni ferroviarie e di miglioramento globale delle reti anche per accogliere treni ad alta velocità.

# Porto di Barcellona, crescono i traffici con Italia e Africa

Barcellona - Lo scalo ha registrato un aumento del 6% dei container: l'incremento maggiore si è registrato negli scambi con l'Italia, saliti nei primi sette mesi dell'anno dell'8% per un totale di 80.172 container trasportati.



Barcellona - **Crescono i traffici con l'Italia e l'Africa dal porto di Barcellona e aumenta anche l'offerta di collegamenti di "Short Shipping Sea" verso le due destinazioni.** Secondo quanto riportato dalla stampa specializzata spagnola, tra gennaio e luglio di quest'anno, il porto di Barcellona ha registrato un aumento del 6% dei container: l'aumento maggiore si è registrato negli scambi con l'Italia, saliti nei primi sette mesi dell'anno dell'8% per un totale di 80.172 container trasportati. La crescita, secondo i media spagnoli, è dovuta anche all'impegno del porto di Barcellona nel miglioramento dei servizi a terra. Per quanto riguarda il traffico passeggeri, l'aumento sul 2016 è del 11%, con un picco del 52% nei collegamenti con il nordafrica. E così quest'estate la Entmv-Algérie Ferries ha lanciato un servizio settimanale per passeggeri e veicoli, compresi i tir, tra Barcellona e il porto di Mostaganem, in Algeria. L'italiana Grandi Navi Veloci, che collega tra le altre rotte Genova e TangerMed in Marocco, oltre ai quattro servizi settimanali che offre tra la città catalana e lo scalo marocchino, ne ha aggiunto uno settimanale tra Barcellona e il porto marocchino di Nador.

# Cina, Xi: 64 milioni di euro per il piano di cooperazione con i Brics

Pechino - Altri quattro milioni di dollari saranno destinati a progetti congiunti dalla Cina alla New Development Bank, la banca dei Paesi Brics, nata nel 2015.



Pechino - La Cina elargirà 500 milioni di yuan (64,2 milioni di euro) per un piano di cooperazione economico e tecnologico tra i Paesi Brics, l'acronimo che racchiude le economie emergenti di Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica. Lo ha dichiarato il presidente cinese, Xi Jinping, nel corso della sessione plenaria del vertice dei leader dei Paesi Brics, in corso nella località sud-orientale cinese di Xiamen, e che si concluderà domani. Altri quattro milioni di dollari saranno destinati a progetti congiunti dalla Cina alla New Development Bank, la banca dei Paesi Brics, nata nel 2015. **Xi ha sottolineato l'importanza di aumentare le aree di cooperazione tra i Paesi dell'acronimo, tra cui ha citato i settori del commercio, degli investimenti e della finanza. I finanziamenti promessi oggi rappresentano, però, una piccola cifra rispetto ai 113 miliardi di dollari promessi a maggio scorso da Xi a sostegno dell'iniziativa Belt and Road di connessione infrastrutturale tra Asia, Africa ed Europa, da lui stesso lanciata nel 2013.**

## Il Qatar inaugura il maxi-porto contro l'embargo arabo nel Golfo

Genova - Sarà inaugurata questa settimana dall'emiro del Qatar, Sheikh Tamim bin Hamad Al Thani, la Fase 2 del porto di Hamad, maxi-progetto avviato nel 2011 per fare dello scalo a Sud di Doha la maggiore infrastruttura portuale del Golfo Persico. Ricavato da un escavo di 17 metri sotto il livello del mare, con un bacino largo 700 metri e con linea di banchina da quattro chilometri, il nuovo scalo è costato agli emiri 7,4 miliardi di dollari. L'area portuale si estende per una superficie di 28,5 chilometri quadrati, ha un terminal dedicato ai container (12 gru di banchina, capacità a regime di 7,5 milioni di teu l'anno, avvio da due milioni di teu), un terminal per i carichi convenzionali (1,7 milioni di tonnellate l'anno), uno per le rinfuse (un milione l'anno) e poi ancora strutture a servizio del traffico di veicoli finiti (mezzo milione di unità l'anno), per la movimentazione di bestiame vivo, una Torre Piloti alta 110 metri, un'infrastruttura doganale pensata per gestire il transito di 5.600 container al giorno. Alle strutture portuali si aggiungono edifici e banchine per i servizi tecnico-nautici e la Guardia costiera, magazzini, presidi sanitari, aree di riposo e la moschea. Lo scalo fa parte dello sforzo, portato avanti dal Qatar ma comune a molte economie legate al settore energetico, di affrancarsi dall'industria del greggio e del gas, per creare un apparato industriale che garantisca oltre alla diversificazione economica, anche una strutturazione sociale e culturale del Paese, e proprio per questo l'area di Hamad è collegata a una nuova Zona economica speciale. Benché indirettamente, l'entrata in servizio del nuovo scalo è una dimostrazione di resistenza del Qatar all'embargo politico e commerciale dichiarato a inizio giugno dagli altri Paesi del Golfo, su pressione dell'Arabia Saudita, che accusa il Qatar di finanziare gruppi terroristici ma soprattutto di favorire l'espansione dell'influenza iraniana sull'area del Golfo. Prima di questa crisi, il Qatar era servito da due sole linee dirette e da un certo numero di servizi dallo scalo emiratino di Jebel Ali, il principale snodo logistico della zona. Il taglio dei ponti commerciali con gli Emirati ha spinto in questi mesi sia le compagnie di navigazione, ma anche lo stesso governo qatariota, a trovare nuovi flussi di traffico, aprendo linee via mare e favorendo quindi lo sviluppo di Hamad. All'inizio del mese scorso la società qatariota Muntajat ha siglato un accordo per l'esportazione di 2,2 milioni di tonnellate di prodotti petrolchimici, destinata a 135 Paesi, senza più usare il trasbordo a Jebel Ali. Da giugno la compagnia di navigazione nazionale Milaha, insieme a Maersk e Msc ha aperto servizi regolari su varie destinazioni in India (porti di Nhava Sheva e Mundra) e Oman (Sohar e Salalah). A luglio si è registrato il primo scalo di un servizio frigo proveniente da Smirne, in Turchia, Paese con cui le Autorità stanno studiando anche il collegamento via terra attraverso l'Iran.