



Riforma dei porti

- **Si ribella la Consulta Anci** (Gazzetta del Sud, Ferpress, Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...50 milioni per il Porto Vecchio..." (Informazioni Marittime)

Genova:

"...Waterfront e darsena aperti 12 mesi..." (La Repubblica)

"...Convention di Saimare a Genova..." (Messaggero Marittimo)

"...Sfida tra armatori..." (Il Secolo XIX)

"...Carmagnani e Superba sui moli del Porto petroli..." (Il Secolo XIX)

"...Aqp—AdsP Levante insieme per acqua e energia..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Apm annuncia due assunzioni..." (The Medi Telegraph, La Repubblica)

La Spezia:

"...La Mercantile sui servizi crociere a La Spezia..." (Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Marina Militare, quando il mare è sulla pelle..." (Il Telegrafo)

"...La città diventa capitale della vela..." (Il Telegrafo)

"...Capitaneria, oltre 100 salvataggi in mare..." (Il Tirreno)

"...Vespucci, lo sbarco dei Dunatos..." (Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Uscire dalle partecipate..." (Gazzetta Marittima)

"...Lento pede per le scelte..." (Gazzetta Marittima)

Bari:

"...Acquedotto pugliese. Protocollo firmato..." (Affari Italiani, Italpress)

Palermo:

"...Il sindaco Giunta scrive a Monti..." (MadonieLive)

"...La Sicilia attira i crocieristi..." (Quotidiano di Sicilia)

Messina:

"...Gli effetti devastanti del decreto..." (Gazzetta del Sud)

"...La torre bianca va restaurata..." (Gazzetta del Sud)

"...L'Hub tra equivoci e chiarimenti..." (Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Il sistema Sardegna verso dieci porti..." (Gazzetta Marittima)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
27 Settembre 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Il sindaco Accorinti ieri ha preso parte all' incontro dell' organismo presieduto dal suo collega di Livorno Filippo Nogarini

Riforma dei porti, si ribella la Consulta Anci

La rappresentanza dei Comuni non avrebbe alcuna voce in capitolo su scelte decisive per i territori

Lucio D' Amico La Consulta Anci delle città portuali è in rivolta. E il sindaco Accorinti, seppur tardivamente, alza la voce e batte i pugni in favore dell' Autorità portuale dello Stretto. Ieri si sono ritrovati i sindaci dei Comuni più coinvolti dagli effetti della riforma portuale voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio. In prima fila, assieme ad Accorinti, i sindaci di Genova, Pescara, La Spezia, Augusta e Monfalcone.

«Il decreto che corregge la riforma delle Autorità portuali, varata nell' agosto 2016 nell' ambito della delega Madia, ci è stato presentato dal Governo come mero restyling. Si tratta invece di un intervento che, se fosse approvato nella forma attuale, potrebbe risultare deflagrante soprattutto perché scollegherà le autorità portuali dalla rappresentatività dei territori». A dichiararlo è stato il presidente della Consulta Anci delle città portuali, Filippo Nogarini, sindaco di Livorno.

«La disposizione - ha aggiunto Nogarini - mira a spezzare in via definitiva qualsiasi forma di rappresentatività diretta dei territori, vietando ai sindaci e agli amministratori, nonché a coloro che hanno ricoperto incarichi nelle società pubbliche, di sedere all' interno degli organi rappresentativi del Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale. Non si tratta infatti di disposizioni che concorrono alla prevenzione e repressione delle condotte anticorruptive, ma di norme che mirano a trasformare di fatto le Autorità portuali in soggetti economici sganciati da forme di rappresentanza diretta con i territori.

Allo stato attuale - ha ribadito il presidente della Consulta - nei Comitati di gestione delle Autorità, che assumono decisioni di importanza strategica per lo sviluppo delle città portuali, il sindaco non potrà più procedere con una nomina di un amministratore; in questo modo viene snaturato il ruolo dei Comuni rispetto a temi centrali per le politiche dei territori come i piani occupazionali, gli stessi Piani regolatori e le attività economiche».

Durante la riunione la Consulta Anci ha lavorato per elaborare proposte da portare all' attenzione del Governo quando il provvedimento passerà in sede di Conferenza unificata. «Proposte di buon senso -

-segue

ha concluso il presidente a nome degli altri sindaci - che riallineino la gestione dei porti con il dialogo col territorio, nell'ottica dello sviluppo della portualità italiana connesso con le città e con chi le abita. Credo non sia poi da temere che il sindaco o un altro amministratore locale siedano nel Comitato di gestione». Accorinti ha ribadito che l'Autorità dello Stretto va salvaguardata nella sua piena autonomia economico-gestionale e che al ministro Delrio, la cui presenza a Messina è stata annunciata per il 2 ottobre (in occasione del taglio del nastro a Tremestieri per l'avvio delle opere propedeutiche alla realizzazione del nuovo porto), sarà chiesto di fornire garanzie non più sulla carta, ma con norme scritte.

L'Authority immaginata da Delrio è un organo governato da un presidente con i pieni poteri, chiamato a rispondere delle sue azioni solo di fronte al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture. Indebolito il ruolo delle Regioni, quasi nulla la possibilità dei Comuni di intervenire su tematiche che riguardano i propri territori. E se questo discorso vale per le altre città sedi di porto, a maggior ragione vale per Messina le cui sorti dipendono in gran parte proprio dal futuro delle attività portuali e dei progetti riguardanti il recupero e la valorizzazione dell'affaccio a mare. Messina non ha molte altre carte da giocare, se non quella di esaltare il suo ruolo di città-porto, crocevia strategico nel cuore del Mediterraneo. In un momento in cui sta per essere approvato definitivamente il Piano regolatore del porto atteso da oltre 50 anni e molti progetti (vedi gli appalti di riqualificazione della cittadella fieristica o la Zona falcata) sono stati avviati o possono esserlo in breve tempo, sarebbe davvero un delitto spogliare il territorio delle proprie competenze. E lasciare che sia un presidente, per di più a Gioia Tauro, a decidere tutto. Un delitto assurdo e imperdonabile.

Riforma porti: Nogarín, presidente ANCI, rivedere correttivo. Rischio è scollegare territori da autorità

(FERPRESS) – Roma, 26 SET – “Il decreto che corregge la riforma delle autorità portuali, varata nell’agosto 2016 nell’ambito della delega Madia, ci è stato presentato dal governo come mero restyling. Si tratta invece di un intervento che, se fosse approvato nella forma attuale, potrebbe risultare deflagrante soprattutto perché scollegherà le autorità portuali dalla rappresentatività dei territori”. Lo ha detto il sindaco di Livorno e presidente della consulta Anci delle città portuali, Filippo Nogarín, a margine dell’incontro odierno a cui hanno preso parte numerosi sindaci e amministratori di diverse città, tra le quali Messina, Genova, Pescara, La Spezia, Augusta e Monfalcone.

“La disposizione – ha spiegato il sindaco di Livorno – mira a spezzare in via definitiva qualsiasi forma di rappresentatività diretta dei territori, vietando ai sindaci e agli amministratori, nonché a coloro che hanno ricoperto incarichi nelle società pubbliche, di sedere all’interno degli organi rappresentativi del comitato di gestione dell’autorità di sistema portuale. Non si tratta infatti – ha rimarcato ancora Nogarín – di disposizioni che concorrono alla prevenzione e repressione delle condotte anticorruptive, ma di norme che mirano a trasformare di fatto le autorità portuali in soggetti economici sganciati da forme di rappresentanza diretta con i territori”.

“Allo stato attuale nei comitati di gestione delle autorità, che assumono decisioni di importanza strategica per lo sviluppo delle città portuali, il sindaco non potrà più procedere con una nomina di un amministratore; in questo modo viene snaturato il ruolo dei Comuni rispetto a temi centrali per le politiche dei territori come piani occupazionali, piani regolatori, attività economiche. Mentre prima la norma garantiva la tutela di interessi generali e diffusi attraverso la partecipazione nell’organo decisionale di un soggetto non nominato, bensì eletto. Perché allora – ha proposto provocatoriamente Nogarín – non procedere per concorso per selezionare tutti i componenti, presidente incluso, del comitato di gestione dell’autorità portuale? Pare strano che tutte le norme di incompatibilità e inconferibilità non vengano proposte anche per presidente e segretario del Comitato”.

Durante la riunione di oggi la consulta Anci ha lavorato per elaborare proposte da portare all’attenzione del governo quando il provvedimento passerà in Conferenza Unificata. “Proposte di buon senso – ha concluso il sindaco di Livorno – che riallineino la gestione dei porti con il dialogo col territorio, nell’ottica dello sviluppo della portualità italiana connesso con le città e con chi le abita. Credo non sia poi da temere che il sindaco o un altro amministratore locale siedano nel comitato di gestione”.

CON GLI ULTIMI PASSAGGI MODIFICATI DAL GOVERNO

La Riforma s'incaglia di nuovo e l'iter si allunga di mesi e mesi

Prevista l'entrata in vigore a gennaio, ma non si sa con quali dettagli del testo definitivo - Intanto Nogarini rimane nel comitato di gestione di Livorno

ROMA - Una Riforma, che come avevamo già scritto sta riformando di volta in volta le decisioni di partenza del governo sulla Riforma: e che allungherà i tempi per la versione definitiva come minimo alla fine dell'anno. Di passaggio in passaggio infatti, il testo "bollinato" dal consiglio dei ministri di metà settembre è stato cambiato almeno mezza dozzina di volte. Ne abbiamo riferito, ricordando che uno dei problemi irrisolti è quello di finanziare con il 15% delle tasse portuali i piani di intervento per il lavoro portuale nei singoli porti: il che apriva la strada ad eliminare gli inidonei dei portuali. La patata bollente (per adesso) stata rimessa ai singoli presidenti delle AdSP che avranno "facoltà" di adottare singoli piani di riqualificazione o riconversione del personale. Tempo loro concesso per far pulizia degli inidonei (perché poi il senso è questo) 6 mesi dall'entrata in vigore della Riforma.

Già, l'entrata in vigore della Riforma come avevamo già scritto, contro la generale convinzione che le cose fossero veloci, ci sono tutta una serie di lunghi passaggi prima di avere la Riforma operativa. Ricordiamolo: il testo, già abbondan-

A.F.

(segue in ultima pagina)

La Riforma s'incaglia

temente straltonato, dovrà adesso passare dal Consiglio di Stato, poi dalle commissioni parlamentari di Camera e Senato entro 60 giorni (solo consultive, ma i loro pareri potrebbero riaprire il percorso a ritroso) e infine dalla Conferenza Stato-Regioni. Con l'aria pre-elezioni che tira nel Paese, c'è da immaginarsi che tanti vorranno metterci bocca e non per svelire.

Il clima di estrema incertezza che accompagna le scelte definitive è stato preso al volo anche dal Tar della Toscana che il 20 doveva pronunciarsi nel merito dei ricorsi del sindaco di Livorno Nogarini (riammesso nel comitato di gestione dell'AdSP di Corsini "in via provvisoria"). Ogni decisione è stata rinviata a dopo il varo definitivo della Riforma, che come noto prevede il "niet" ai politici, dai sindaci ai presidenti di Regione. Si andrà a metà o addirittura a fine gennaio, per quella che doveva essere una Riforma lampo...

Informazioni Marittime

50 milioni per il Porto Vecchio di Trieste

Regione Friuli Venezia-Giulia, Comune di Trieste e Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale hanno firmato un accordo operativo per lo stanziamento di 50 milioni di euro destinati al recupero del Porto Vecchio di Trieste.

«Apriamo il Porto Vecchio», ha commentato il governatore Debora Serracchiani. Il fondo, stanziato dal ministero di Infrastrutture e Trasporti, servirà a realizzare un polo museale, a trasferire l'International Centre for Genetic Engineering and Biotechnology, a ristrutturare l'«Ursus», una delle più antiche gru galleggianti. Nell'arco di un paio d'anni, garantisce la Regione, dovremo avere pronte le progettazioni esecutive. Serracchiani ha annunciato di voler costituire con i firmatari dell'accordo una società «che coinvolga anche importanti realtà economiche del territorio, al fine di attrarre investimenti internazionali, idee e risorse per il recupero e il rilancio dell'intera area di Porto Vecchio».

LA TRATTATIVA LE ISTITUZIONI SI CONFRONTANO CON L'ARCHITETTO RENZO PIANO SUL NUOVO DISEGNO

Waterfront e darsena aperti 12 mesi

È una storia di promesse mantenute, questa chiusura di Salone. E anche di progetti da realizzare. Promesse di un Nautico nuovamente in palla, quando ad aprile la presidente Ucina annunciò che il 50% degli espositori del 2016 chiedeva più spazio. Progetti di un Blueprint che ha cambiato il suo nome in waterfront del levante e che ora cambia anche strategia per passare dalla carta ai cantieri. «Abbiamo difeso il Salone che è il nostro strumento più importante — dice Demaria — E ora andiamo alla firma di questo protocollo che è un atto volontario che suggella il fatto che vogliamo continuare a farlo qui. Proviamo a guardare lontano, dal protocollo arriveranno poi gli accordi conseguenti. Ma ora ci godiamo il momento, siamo venuti qui per vendere barche e le abbiamo vendute, tutti quanti». Insomma, un Salone "old style", da vecchi tempi, un "tuffo nel passato" che stimola a guardare però in avanti, al cuore di tutte le questioni, la darsena nauti-

ca. I conti si dovranno fare passando **all'au-**
torità portuale titolare dell'area. Il presidente Paolo Signorini ha spiegato la sua intenzione di affidarla per tutto l'anno al progetto che sappia meglio valorizzarla. Sarà un ban-

Bucci: "Non vogliamo buttare l'esperienza passata con la gara del Blueprint, ma vogliamo anche raccogliere istanze di investitori"

do di gara o un confronto fra istanze, si vedrà. Ma la linea è tracciata e si inserisce all'interno del nuovo disegno del waterfront di levante che l'architetto Renzo Piano sta ridiscutando con le istituzioni. Non è solo un cambio di nome, ma di strategia. E da questo punto di vista il ruolo che gli spazi a mare della Fiera e quelli alle spalle, passati al Comune, diventa-

no centrali. «C'è un piano di unificazione fra la Porto Antico e il ramo d'azienda della Fiera che spero veda la luce nei mesi a venire» spiega Tori. «Nel 2018 nascerà la società che gestirà il waterfront — aggiunge il sindaco Bucci — avrà più spazi a mare e più a terra e una darsena che sarà operativa per tutto l'anno».

Ma quale può essere il punto di partenza e soprattutto sarà cancellato il lavoro svolto dalla precedente amministrazione sul waterfront con il bando internazionale finito senza vincitori? «Assolutamente no — chiude Marco Bucci — Figuriamoci se buttiamo a mare un lavoro di questo tipo. Ne terremo conto, ma imposteremo anche una nuova versione dell'operazione, diciamo 2.0. Ci sarà il confronto internazionale, ma anche per il fatto che andremo a raccogliere noi manifestazioni d'interesse di soggetti che possono essere pronti a dialogare con gli enti».

(massimo minella)

LEI RIFOTTAZIONE RISERVATA

Giachino: servizi più efficienti per rendere competitive le aziende **Convention di Saimare a Genova**

GENOVA - Importante convegno sabato prossimo a Genova nella sala delle Grida nel palazzo della Borsa in Camera di Commercio (via XX Settembre), organizzato dalla struttura internazionale di logistica Saimare. Il tema dell'annuale incontro che si terrà a partire dalle ore 10, è quanto mai attuale: "Servizi alle spedizioni internazionali più efficienti per rendere più competitive le nostre aziende".

«In questi anni - afferma il presidente della società genovese Mino Giachino, ex sottosegretario ai Trasporti e responsabile del settore logistica di Forza Italia - il modello aumentato nel settore ottenuto dal (continua a pagina 2)



Operazioni svolte da Saimare nel porto di Genova

Convention Saimare

nostro Paese deriva dalla scarsa crescita delle nostre esportazioni. Eppure esistono gli spazi per una crescita della nostra presenza sui mercati internazionali e sono più ampi di quello che le nostre aziende manifatturiere sono riuscite a cogliere».

Giachino, inoltre, sostiene che «servizi alle spedizioni internazionali sempre più efficienti, sono la carta che Saimare Spa, la storica azienda genovese, vuole offrire alle aziende che importano ed esportano, per renderle più competitive. Così come servono porti sempre più moderni e collegati con il mercato internazionale. Per questi motivi - conclude Giachino - uno degli argomenti al centro della discussione riguarderà l'istituzione dello Sportello Unico dei Controlli, un progetto che parte da lontano e recentemente approvato nelle pieghe della Riforma portuale di Delfino».

Durante l'annuale convention saranno comunque affrontati anche altri argomenti di attualità e di forte interesse per l'intero settore dello shipping. Interverranno l'ammiraglio Piero Pellizzari, il prof. Perticone, Mino Giachino, Renzo Muratore, Augusto Cosulich e Aldo Spinelli. Saranno presenti operatori e dirigenti delle più importanti società manifatturiere e di logistica e rappresentanti delle Istituzioni genovesi.

SFIDA TRA ARMATORI

Rivoluzione delle crociere, decolla il valore dei cantieri

GALLOTTI >> 203

LA "GUERRA" A COLPI DI ORDINI FA DECOLLARE IL VALORE DEI CANTIERI NAVALI E L'INDUSTRIA TRICOLORA RESTA LEADER AL MONDO

"Cabrio" o rock, gli armatori puntano miliardi sulle crociere

I porti italiani soffrono, ma il mercato globale sta vivendo uno dei momenti di maggiore espansione della storia

L'ANALISI

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'anno del dragone sta finendo e la Cina potrebbe aver già terminato di drenare passeggeri dal Mediterraneo e soprattutto dall'Italia.

Quest'anno i porti del nostro Paese hanno perso 850 mila crocieristi, ma già a gennaio il trend dovrebbe cambiare e la Vecchia Europa tornerà centrale nelle strategie commerciali delle compagnie. Lo dimostrano i ritmi di lavoro dei cantieri navali: degli italiani (Fincantieri), di Stx France e dei tedeschi di Meyer Werft, dove Costa Crociere ha deciso di realizzare le sue ultime navi a gas: «Il settore sta crescendo a livello mondiale - spiega Neil Palomba, direttore generale della compagnia italiana - e se guardiamo al portafoglio ordini non si può che essere ottimisti per il futuro: ci sono circa 80 navi da crociera attualmente in costruzione». E da qualche parte dovranno essere schie-

rate: il Mediterraneo accoglierà un buon numero di nuove unità. Significa che aumenterà l'offerta e di conseguenza il numero dei crocieristi in partenza anche dagli scali italiani. «La contrazione del traffico è sicuramente figlia di un indebolimento delle rotte del Mediterraneo, ma non vanno trascurate in generale le situazioni di incertezza anche infrastrutturale» spiega Francesco Galiotti, direttore di Clia Italia, l'associazione delle compagnie da crociera. E c'è un caso emblematico: «La situazione di Venezia: nei primi sei mesi gli analisti di Risposte Turismo hanno rilevato come da 543.774 movimenti passeggeri si sia scesi a 471.280». Significa che una delle principali destinazioni nazionali ha perso 27 navi. «È frutto della mancanza di una decisione sulle rotte che attendiamo dal 2014». Venezia è un caso: Clia ha proposto una soluzione rapida, con il transito nel Canale Vittorio Emanuele, ma incertezza e ritardi spaventano le compagnie, soprattutto quelle americane. Ma non sono solo le navi a San Marco a rappresen-

tare un problema: «Tutti i porti italiani devono saper cogliere le sfide che arrivano dallo scenario di crescita - dice Palomba - ci sono parecchie opportunità potenziali da cogliere. La situazione di Venezia non è un buon esempio in questo senso, ma ci sono ancora margini per recuperare». Costa Crociere però dal punto di vista commerciale, ha segnato un anno di crescita: «I dati del mercato italiano sono stati davvero molto positivi nel 2017 e anche il 2018 è incoraggiante». E Clia conferma che l'Italia rimane strategica: «Il nostro paese pesa per il 12,3% sul totale del mercato europeo, siamo la prima nazione per crocieristi in transito, prima per passeggeri imbarcati e al vertice per i porti: dei primi 5 scali in Europa, 4 sono italiani (Venezia, Civitavecchia, Savona, Genova).

La ritirata dalla Cina

La sbornia per il mercato asiatico sembra terminata e ora il settore delle crociere sta cercando un nuovo equilibrio. Sta giocando un ruolo anche la crisi nord coreana che spaventa e inibisce i cinesi. Non è un caso

che una parte delle nuove navi in costruzione - più grandi, più belle e più eco-sostenibili - sarà schierata nel Mediterraneo. E questo accadrà presto. Già dal 2018 ci saranno più navi e le destinazioni, limitate per le diverse crisi politiche di vaste aree, dovrebbero favorire l'Italia. «È sicuramente una nazione su cui investire e noi siamo un'industria in cui il paese deve credere» ribadisce Clia. E le compagnie ora cercano una penetrazione commerciale ancora più spinta, visto che i margini ci sono: l'Italia con 810mila passeggeri è il terzo mercato di provenienza in Europa dopo Germania e Regno Unito e Irlanda ed è la prima per impatto economico diretto con 4,5 miliardi di euro.

Crociere per tutti

Per conquistare altri viaggiatori, è necessario invogliarli a salire a bordo. E le compagnie stanno scegliendo una strategia ben precisa: la "targettizzazione", disegnando su misura l'esperienza per il cliente. A cominciare dalla costruzione della nave: «Il numero delle persone che sceglie di trascorrere le proprie vacanze in crociera è in continuo aumento a livello mondiale - spiega Leonardo Massa, country manager di Msc Crociere - Per una compagnia è una sfida sempre più complessa riuscire ad accontentare tutti». Per questo a bordo ci sono «spazi e attività diversificati». Ma la stessa progettazione delle nuove navi è pensata per i mari di destinazione: «Msc Seaside è una sorta di "nave cabrio" progettata persino nella sua struttura per i climi più caldi e soleggiati del mar dei Caraibi». Clia individua diversi trend: dalle mini crociere, alla crescita della domanda asiatica che richiede un design che soddisfi i gusti dei cinesi. Poi ci sono i giovani - su cui punta la neo nata compagnia Virgin - e gli "esploratori", quelli delle navi destinate a rotte remote, magari in mezzo ai ghiacci. Tutti contribuiscono alla continua crescita del settore che viaggia a ritmi del 5%.

IL CASO ADRIATICO

**Galietti(Clia):
«In sei mesi
Venezia
ha perso 72.000
passeggeri»**

TENDENZE

**Dai prototipi
Virgin alle navi
"esploratrici":
il mercato è vicino
alla rivoluzione**

DOPO LA BOCCIATURA DEL SINDACO AL TRASLOCO VICINO ALLA LANTERNA

«Carmagnani e Superba sui moli del Porto petroli o nelle aree di Cornigliano»

Rixi: «Impraticabile l'idea del petrolchimico a Sampierdarena»
E Bucci in aula apre all'ipotesi di collocarlo nello scalo di Multedo

ANNAMARIA COLUCCIA

UNO SPAZIO all'interno del Porto Petroli, oppure nelle aree ex Ilva di Cornigliano. Sono due ipotesi, al vaglio delle istituzioni locali per la delocalizzazione degli impianti di Carmagnani e Superba, alternative al trasferimento sotto la Lanterna rilanciato di recente dalle due aziende.

Dopo che il sindaco Marco Bucci aveva bocciato la proposta di trasferimento da Multedo a Sampierdarena, anche l'assessore regionale allo Sviluppo economico Edoardo Rixi, prende posizione contro questa ipotesi e spiega che si stanno esaminando altre soluzioni.

Più ipotesi sotto esame

«Il trasferimento del petrolchimico a Sampierdarena è una soluzione impraticabile, perché non sarebbe gestibile tecnicamente per l'impatto sulle attività portuali - spiega Rixi - Se la si volesse portare avanti, ci sarebbero problemi anche con la Capitaneria. Per noi è fondamentale che il petrolchimico resti a Genova e stiamo lavorando, lo sta facendo soprattutto l'Autorità portuale, per trovare una soluzione in ambito por-

tuale. Si stanno vagliando diverse ipotesi, sia all'interno del Porto Petroli che fuori, per esempio nelle aree ex Ilva di Cornigliano, ma non c'è ancora alcuna decisione. Bisogna trovare una collocazione che riduca l'impatto sulla città, soddisfi gli operatori e non crei problemi alle attività portuali».

Scontro a Tursi

E il fatto che si stia considerando anche la possibilità di spostare gli impianti di Carmagnani e Superba all'interno del Porto Petroli - più lontano dalle case ma sempre a Multedo - ha avuto ieri una conferma indiretta in consiglio comunale, durante l'ultima fase della discussione sulle linee programmatiche del sindaco.

Il consigliere comunale del Pd, Mauro Avvenente, ex presidente del municipio Ponente, aveva presentato, infatti, un ordine del giorno per impegnare sindaco e giunta a trovare una soluzione definitiva per la delocalizzazione dei depositi di Carmagnani e Superba, "lontano dai centri abitati e da altre attività che già, per loro natura comportano rischi di incidente rilevante". Il sindaco Marco Bucci gli ha risposto che avrebbe dato parere favo-

revole al documento se il consigliere avesse eliminato la parte nella quale sottolineava che "non può certo rappresentare una soluzione percorribile il trasferimento dei depositi costieri all'interno del porto petroli di Multedo". E ha ricevuto, ovviamente, in risposta il netto "no" di Avvenente.

«Questa richiesta alimenta il sospetto che ci sia già una scelta per spostare Carmagnani e Superba all'interno del porto petroli, il che vorrebbe dire che gli abitanti di Multedo dovrebbero continuare a convivere con questa servitù» ha commentato il consigliere, dando sfogo poi su Facebook alla sua indignazione: «Se ciò avvenisse sarebbe come innescare la spoletta ad una bomba potenziale. Oltretutto - ha sottolineato Avvenente - l'eventuale trasferimento all'interno del Porto Petroli risulta contrario ad ogni documento relativo alla valutazione di sicurezza ambientale emanato da tutti gli enti nazionali preposti alle valutazioni di compatibilità e sicurezza dei territori interessati da tali attività».

È noto, però, che anche nel Pd ci sono posizioni di-

verse soprattutto sull'ipotesi di trasloco a Sampierdarena ed è facile prevedere che il destino di Carmagnani e Superba - in attesa di soluzioni da circa trent'anni - continuerà a dividere ancora la città. Così come quello delle aree lasciate libere dalla dismissione della centrale a carbone sotto la Lanterna. Lanterna dalla quale il sindaco Bucci vuole far "partire" una lunga passeggiata fino a Capolungo.

«Bisognerà individuare una destinazione compatibile con il fatto che quell'area si trova fra spazi destinati alla movimentazione delle merci da una parte e ai traghetti dall'altra - osserva Rixi - Ma non credo che sia realistica l'ipotesi di realizzare un parco urbano nell'area della centrale, perché la bonifica richiederebbe investimenti enormi».

coluccia@ilsecclonix.it

BY NENI AL CINQUE ETERNO



Una nave ormeggiata al Porto petroli

NO DELLA GIUNTA

Stop a un ordine del giorno che "vietava" il trasferimento all'interno del quartiere

IL CONSIGLIERE PD

Avvenente: «Sarebbe come innescare la spoletta ad una bomba»

L'accordo Aqp-Autorità portuale Levante insieme per acqua e energia

■ Una collaborazione per sperimentare servizi innovativi di salvaguardia dell'acqua. È l'obiettivo del protocollo d'intesa tra l'Autorità portuale del Levante (Bari e Brindisi) e l'Acquedotto Pugliese, siglato ieri con la partecipazione dell'assessore regionale ai Lavori pubblici, Annamaria Curcuruto. «Considerato che entrambe le realtà sono impegnate nella gestione della risorsa idrica ed energetica - è detto in una nota congiunta - si è deciso di avviare un percorso condiviso di studio e sperimentazione, basato sullo scambio di best practice relative all'organizzazione dei processi produttivi, alla tutela ambientale, nonché allo scambio di informazioni di natura industriale, commerciale e tecnologica. Le parti intendono, altresì, promuovere sinergie per la valorizzazione delle rispettive attività di competenza ed azioni a sostegno delle attività di formazione e ricerca, su temi di comune interesse».

«La gestione dell'acqua nei nostri cinque porti - secondo il presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi - ha rilevanza significativa, considerando ad esempio il rifornimento idrico alle navi: vogliamo ottimizzare l'utilizzo per ridurre gli sprechi».

«Speriamo - ha aggiunto il presidente di Aqp, Nicola De Sanctis - che ogni sinergia messa in campo possa corrispondere ad un reale beneficio per il territorio pugliese».

Vado, Apm annuncia due assunzioni: «La prima nave nel 2019»

Genova - «Al completamento dei primi 450 metri di banchina, sebbene con piazzali per i containers ancora molto ridotti, partiranno le operazioni commerciali della piattaforma».

Genova - In un comunicato scritto da **Apm Terminals** ma diffuso dall'**Autorità di sistema portuale**, il terminalista annuncia l'avvio del piano occupazionale.

Di seguito il comunicato dell'operatore del porto di Savona, diramato dall'Authority che governa anche lo scalo di Genova.

«Con l'approvazione della Variante da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e rimosse pertanto le incertezze sulle modalità di realizzazione del nuovo terminal, l'azienda ha deciso di condividere i programmi occupazionali previsti per la messa in esercizio della Piattaforma di Vado, dove si stima l'arrivo della prima nave già alla fine del primo trimestre 2019. Al completamento dei primi 450 metri di banchina, sebbene con piazzali per i containers ancora molto ridotti, partiranno le operazioni commerciali della piattaforma, che consentiranno l'anticipazione di una buona parte delle assunzioni di operai, impiegati, quadri e dirigenti. 237 saranno le persone complessivamente impiegate ad Apm Terminals all'avvio parziale delle attività, con previsioni d'aumento a circa 309 unità al completamento della piattaforma, e a 400 unità al raggiungimento della massima potenzialità del terminal. I numeri indicati sono già al netto di 'Reefer Terminal', attività rilevata nel 2015 con 123 dipendenti e che conta oggi 142 unità. **Reefer Terminal continuerà a svolgere la propria attività di Terminal Multipurpose**, complementare ai servizi offerti in Piattaforma. Il piano occupazionale è già in fase di esecuzione. Da pochi giorni, infatti, sono stati assunti i primi due gruisti, che avranno il compito di formatori e che hanno cominciato a seguire appositi programmi di formazione aziendali che li porteranno anche presso terminals esteri di Apm Terminals dove già vengono utilizzati mezzi analoghi a quelli che saranno utilizzati a Vado. La Compagnia Portuale di Savona (Culp), con cui Apm Terminals mantiene stretto coordinamento, fornirà alcuni servizi alle navi in banchina. Il numero di addetti necessari a CULP è in fase di definizione da parte dei responsabili della Compagnia: ulteriori opportunità di impiego oltre a quelle offerte direttamente dal Terminalista.

-segue

Il piano occupazionale così descritto è stato condiviso la scorsa settimana con le diverse Organizzazioni Sindacali territoriali e di settore, che lo hanno accolto con soddisfazione, trovandolo coerente con gli impegni ed le indicazioni fornite in precedenza dall'Azienda. La ripresa dei lavori di realizzazione della piattaforma consentirà anche l'incremento della forza lavoro utilizzata in cantiere, e sicuramente spingerà altre aziende (come già ha fatto il colosso cinese Zpmc) a considerare Vado Ligure per le proprie attività. I supporti previsti dall'Area di Crisi Industriale Complessa, se ben utilizzati, potranno sicuramente aiutare ad accelerare questo processo di sviluppo di Vado Ligure e di tutta la Provincia di Savona».

IL PORTO L'AVVIO DELLE OPERAZIONI NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2019. GIÀ ENTRATI I PRIMI DUE GRUISTI. A REGIME GLI ADDETTI SARANNO QUATTROCENTO

Piattaforma di Vado Ligure, scattato il piano di assunzioni

PARTE il piano di assunzioni della piattaforma di Vado Ligure. Con l'approvazione della variante da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sono state quindi superate le ultime le incertezze sulle modalità di realizzazione del nuovo terminal di Apm. A questo punto si può ipotizzare già per il primo trimestre del 2019 l'inizio delle attività operative. Non appena saranno completati i primi 450 metri di banchina, anche se con piazzali per i container ancora molto ridotti, partiranno le operazioni commerciali della piattaforma, che consentiranno l'anticipazione di una buona parte delle assunzioni di operai, impiegati, quadri e dirigenti.

All'avvio parziale delle operazioni saranno già 237 le persone impiegate ad Apm Terminals, con l'obiettivo di arrivare a 309 una volta completata la piattaforma e a 400, quando la struttura sarà a regime e al massimo delle sue potenzialità. Numeri che sono da intendersi al

netto di 'Reefer Terminal' rilevata nel 2015 con 123 dipendenti e che oggi ne conta 142. 'Reefer Terminal' continuerà a svolgere la propria attività di Terminal Multipurpose, complementare ai servizi offerti dalla piattaforma.

Il piano occupazionale è comunque già in fase di esecuzione. Da pochi giorni, sono stati assunti i primi due gruisti, che avranno il compito di "formatori" e che hanno cominciato a seguire specifici programmi di formazione aziendale che li porteranno anche nel terminal esteri di Apm Terminals dove già vengono utilizzati mezzi uguali a quelli che saranno utilizzati a Vado. La Compagnia Portuale di Savona (Culp), con cui Apm Terminals è in stretto coordinamento, fornirà alcuni servizi alle navi in banchina. Il numero di addetti necessari ai portuali è in fase di definizione da parte dei responsabili della Compagnia. Il piano occupazionale è stato condiviso la scorsa settimana con le diverse organizzazioni sindacali territoriali e di settore, che lo hanno accolto.

La Mercantile sui servizi crociere a La Spezia

LASPEZIA - La Mercantile S.r.l., ha formalizzato istanza all'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale (segue a pagina 10)

La Mercantile sui servizi

per la concessione dei servizi di gestione dell'imbarco e sbarco di passeggeri - oltre a quelli di supporto a tali servizi - nel porto della Spezia e per la gestione delle aree demaniali funzionali per lo svolgimento degli stessi - in particolare la stazione marittima. Tale istanza segue precedente richiesta di avvio del procedimento di gara pubblica volto all'affidamento dei servizi di cui trattasi.

Per la concreta esecuzione del progetto La Mercantile ha stipulato un accordo per la costituzione di A.T.I. con imprese radicate nel territorio; per garantire un ruolo da protagonisti e non da comparse il progetto prevede lo sviluppo di attività ad esclusivo beneficio delle imprese del territorio e della comunità portuale.

L'istanza muove dalla presa d'atto delle tempistiche non brevi per l'avvio di una gara unica dovuta a problematiche significative quali l'accordo con l'Amministrazione comunale per la realizzazione delle nuove opere, i tempi di esecuzione

delle stesse, i tempi necessari all'espletamento della gara ed ulteriori criticità rappresentate da clausole previste in precedenti concessioni e ancora vive. Pare evidente - dice la nota de La Mercantile - che, nell'attuarsi di tale previsione, continuerebbero ad operare, pur senza averne i requisiti previsti dalla legge, APLS Investimenti S.r.l. e Discover La Spezia S.r.l. Si ritiene, inoltre, che la società Discover S.r.l., debba considerare concluso il suo percorso e che l'AdSP debba portare a termine la liquidazione senza ulteriori indugi.

"Chiediamo quindi di non adot-

tare ulteriori proroghe - continua la nota - e procedere a gara per l'affidamento dei servizi già dalla prossima stagione, senza scorciole per nessuno. Nel frattempo potranno realizzarsi le condizioni che consentiranno, previa intesa con l'Amministrazione comunale, la realizzazione delle opere previste per lo sviluppo del settore crocieristico assicurando la migliore utilizzazione del bene pubblico. Gli aspetti occupazionali e lo sviluppo del nostro territorio sono cari a tutti, a noi in particolare, come potremo dimostrare con l'attuazione del nostro progetto che, come detto, prevede l'impegno di sole forze locali.



La rete

Negli aeroporti

L'espansione che prosegue in posizioni strategiche e luoghi di grande passaggio, come gli aeroporti, dove il marchio è già presente con punti vendita negli scali di Verona, Genova e Bari, tra gli altri. Ultimo in ordine di apertura, il monomarca all'interno dell'aeroporto Marco Polo di Venezia

Oltre confine

Progetti retail sono in via di definizione anche all'estero, dove l'azienda, già presente con alcuni punti vendita in Russia, Singapore, Slovacchia, Spagna, Sud Africa e Taiwan, punta ad incrementare significativamente la propria presenza

Marina Militare, quando il mare è sulla pelle

LEN TEMPO, come scriveva Susy Agnelli in un suo celebre libro, i bambini delle famiglie chic vestivano alla marinara. Altra epoca: perché oggi, volendo, ci si può vestire alla marinara anche da adulti, celebrando insieme una propria immagine edonistica e l'affetto per la Marina Militare e i suoi miti. Ce lo consente l'azienda Iccab della famiglia Panerai, che ha presentato ieri pomeriggio a bordo di nave Vespucci - idealmente ospite del suo comandante, capitano di vascello Angelo Patrino - la sua collezione invernale di Sportswear con il marchio registrato proprio della Marina. Presenti Alice, Carlo e Saverio Panerai, Iccab Srl ha anche annunciato la creazione di originali 'virtual stores' nei nuovi negozi monomarca che saranno presto aperti in tutta Italia. Il brand Marina Militare Sportswear, nato nel 2010, è presente attualmente in Italia con una rete di monomarca (oltre 50 store, tra boutique nei centri storici di importanti città italiane come Firenze, Roma, Milano, all'interno di Aeroporti, shopping



GENERAZIONE 4.0 Alice, presenta alla conferenza stampa insieme a Carlo e Saverio Panerai. Sono molte le sfide dell'azienda

malle outlet) e circa 50 punti vendita in negozi multi-brand.

AZIENDA fiorentina di Osmanon, l'Iccab da dieci anni utilizza il marchio con crescente successo non solo tra i giovanissimi, grazie a prodotti altamente tecnici che vanno dalle polo alle felpe, i pantaloni idrorepellenti e i giubbotti. Un nudo specialistico della collezione riguarda l'aviazione navale,

cioè quella specialità di aerei ad ala fissa o di elicotteri che rappresenta il braccio lungo delle navi sia per l'osservazione, che la ricerca e l'attacco. «Nella ricerca di materiali altamente selezionati, l'azienda - ha spiegato Alice Panerai - ha adottato anche i miti della Marina: così la nave Vespucci è uno dei soggetti più emagati dalla linea di abbigliamento. Ma ci sono anche gli stemmi, iscrizio-

ni che risalgono ai moti, riproduzioni di antiche stampe e di layout di navi di varie epoche. Novità nella novità, i nuovi punti vendita in via di apertura si avvarranno della tecnologia digitale, trasformando l'area espositiva del negozio in una vetrina virtuale interattiva, dove i capi d'abbigliamento prenderanno vita e potranno essere 'indossati' davanti a uno spe-

INNOVAZIONE
Tra pochi giorni il brand aprirà un 'virtual store' allo scalo di Torino Caselle

cia di specchio vivente. Una totale interazione con gli strumenti che ormai tutti i giovani d'oggi hanno con loro: dal iPad allo smartphone attraverso i quali potranno anche essere confermati gli ordini. Il primo punto vendita che adotterà questo concentrato di tecnologia aprirà tra pochi giorni all'aeroporto internazionale Caselle di Torino. Seguiranno a raffica gli altri.

A.F.

Una settimana di sfide e passione La città diventa capitale della vela

Presentazione della kermesse a bordo del Vespucci: ecco le novità

L'ANNO scorso fu l'edizione di avvio. Ma il prossimo aprile, con inizio il 20 e la chiusura il 1 maggio, la settimana velica internazionale di Livorno entrerà davvero nel vivo, con tanti record annunciati ieri a bordo del Vespucci, presenti il comandante dell'Accademia ammiraglio Pierpaolo Ribuffo e l'assessore comunale Francesco Belais. E' mancato il sindaco Nogarin, che pure è uno dei più accaniti sostenitori della settimana, ma per un motivo più che serio: la prima riunione con il governatore Rossi per avviare la macchina degli interventi in aiuto delle vittime della recente alluvione. Per le vittime, è stato anche praticato un momento di silenzio nel corso dell'incontro.

SARÀ una grande sfida velica, ha scritto in un suo messaggio il sindaco Nogarin: e il presidente della sezione velica dell'Accademia navale capitano di vascello Gianguido Manganaro ha consegnato i guanti di sfida - simpatico gesto reale, tra gli applausi di tutti - ai presidenti dei circoli velici più blasonati, Yacht Club Livorno in



ORGOGGIO La presentazione ieri a bordo dell'Amerigo Vespucci

testa. La sfida riguarda una novità, la Regata dell'Accademia Navale che si terrà tra gli yachts d'altura tra Livorno, la Giraglia, le formiche di Grosseto e Ventotene: una regata non da velisti di triangolo, è stato detto, ma da veri marinai, destinata a entrare tra le sfide più blasonate del Mediterraneo. Altra sfida, che riprende quelle dell'ormai tramontato Tro-

feo Accademia, la Naval Academy Regatta, tra le accademie navali di una ventina di paesi esteri.

LE VARIE classi sono state elencate da Andrea Mazzoni, consumato velista e rappresentante di tutti i circoli velici livornesi: saranno i Tridente 16, gli Optimist (ritorno in forze, previsti 150 equipaggi), i Laser Blue, i Windsurf,

gli IOM e Marblehead, i 2,4 mR e i Martin 16, i J24, gli Altura, gli Star e le vele d'epoca. Altra novità, la settimana velica terrà a battesimo la nascita di una vera e propria base permanente terrestre di supporto alla manifestazione, dove organizzare negli anni conferenze, incontri, e probabilmente anche attività divulgative legate al mare.

E' STATA indicata allo scopo la spianata dello Scoglio della Regina, dove di recente è stato intitolato il piazzale al compianto ammiraglio Raimondo Pollastrini, già comandante generale delle Capitanerie di porto. Tra le iniziative previste nell'edizione in arrivo, anche un incontro con l'associazione ambientalista Marevivo che supporta da anni la Marina Militare nella sua opera di educazione alla difesa del mare e alla lotta agli inquinanti. La presentazione della Settimana velica è stata salutata a bordo del Vespucci anche dai vertici della Fiv, dell'Unicef e della fondazione Rava per il supporto ai portatori di handicap.

A.F.

Capitaneria, oltre 100 salvataggi in mare

I numeri dell'operazione estiva della Guardia costiera: 18mila controlli, meno infrazioni rispetto al 2016

» LIVORNO

Un lavoro costante per contrastare i comportamenti illeciti e pericolosi per l'ambiente, le violazioni in materia di pesca e gli abusi sul demanio marittimo, ma soprattutto un'attività di prevenzione e repressione nei confronti di chi mette a rischio l'incolumità pubblica in mare. E così l'operazione "Mare sicuro" della capitaneria di porto, portata avanti per tutta l'estate dalla Direzione marittima della Toscana con gli uomini della guardia costiera di Livorno in testa, si è conclusa con numeri importanti e obiettivi centrati.

Intanto sono aumentati sensibilmente i controlli in tutta la regione, passati dai 14.500 della stagione estiva 2016 ai circa 18mila dell'ultima estate: si tratta di verifiche e ispezioni di ogni tipo, eseguite sia in mare che a terra dai militari della capitaneria. Inoltre il personale e le imbarcazioni - impegnati su tutta la costa livornese e non so-



Il contrammiraglio Giuseppe Tarzia

lo, isole comprese - hanno dato un contributo fondamentale anche in termini di sicurezza: 110 le persone salvate in mare (85 sulle imbarcazioni, 3 col windsurf e 22 bagnanti) mentre nel 2016 erano state 118, 44 invece le unità navali assistite (35 natanti e 9 imbarcazioni) a dif-



Un'imbarcazione della guardia costiera (foto d'archivio)

ferenza delle 10 dell'anno scorso. In forte calo le violazioni amministrative e penali riscontrate: 286 contro le 430 dell'estate 2016, quando gli illeciti avevano toccato numeri da record.

«Questo campagna estiva - fanno sapere dalla Direzione marittima della Toscana - è sta-

ta preceduta da un'attività di informazione e comunicazione, mirata a sensibilizzare l'utenza sul rispetto delle regole di comportamento in mare e sulle spiagge, norme che fanno parte delle ordinanze di sicurezza balneari emanate dalle autorità marittime. Per aumentare il gra-

do di sicurezza e per diminuire sempre di più i tempi di risposta in caso di emergenza in mare, è stato invece dato particolare impulso alla promozione del numero 1530, attivo 24 ore su 24 su tutto il territorio nazionale. Inoltre ha riscosso ancora successo la campagna "Bollino blu", che ha permesso a oltre 1.300 persone di ottenere, in seguito alla verifica a bordo da parte della guardia costiera, l'adesivo da attaccare sullo scafo per evitare ulteriori controlli in tema di dotazioni.

I controlli della guardia costiera, nonostante la conclusione della stagione estiva, continueranno anche nelle prossime settimane e nei prossimi mesi. Sempre con obiettivi legati alla sicurezza, alla puntualità e all'ambiente, una strada indicata dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia, che ha appena preso il comando della Direzione marittima della Toscana e della guardia costiera di Livorno.

di F. P. / M. P.

CON LA FINE DELLA CROCIERA ESTIVA DEGLI ALLIEVI DELL'ACCADEMIA NAVALE

Vespucci, lo sbarco dei "Dunatos"

Così si sono battezzati gli allievi durante la navigazione - ieri la presentazione della Settimana velica a bordo del tre alberi



LIVORNO - Fine crociera del Vespucci, la nave scuola dell'Accademia Navale, secondo le tradizioni: dopo la doppia traversata dell'Atlantico. (segue a pagina 10)

Vespucci, lo sbarco

fino ai grandi laghi canadesi e a New York (nella suggestiva immagine davanti alla statua della Libertà) il veliero ha fatto scalo a Portoferraio per riunirsi con le altre unità scuola - il brigantino Palinuro e gli yacht Orsa e Stella Polare - per le regate nella rada. A Portoferraio il Vespucci ha imbarcato il ministro della difesa Pinotti con il capo di

stato maggiore della difesa generale Claudio Graziano e il capo di stato maggiore della marina ammiraglio Valter Girardelli. Il ministro e il seguito sono rimasti poi sul Vespucci nella notte del trasferimento a Livorno, dove la nave è giunta sabato mattina per l'incontro con i familiari dei 125 allievi che hanno partecipato alla crociera, battezzati al largo delle Azzorre con il suggestivo nome di "Dunatos" (dal greco i forti, un'élite di alti ideali e grande animo). Non sono mancati, nel corso della navigazione, i momenti difficili:

come quando al largo delle Azzorre l'allieva Mariagrazia Savino ha avuto un attacco d'appendicite e la nave è stata dirottata su una delle isole più vicine per un intervento d'urgenza.

Il Vespucci rimarrà fino a domani a Livorno, aperto alle visite della popolazione. Ieri c'è stata a bordo la solenne presentazione della settimana velica internazionale di Livorno e dell'Accademia Navale, che quest'anno sarà particolarmente impegnativa con oltre 200 imbarcazioni e centinaia di atleti. Hanno fatto gli onori a bordo il

comandante della nave capitano di vascello Angelo Patruno e il comandante dell'Accademia Navale contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo, presente anche il sindaco di Livorno Filippo Nogarin.

Dopo l'arrivo a Livorno gli allievi della crociera sono sbarcati. I promossi hanno goduto di una breve licenza mentre i ritardati - quest'anno ce n'è stato un inconsueto alto numero, oltre 70 su 125 - sono rimasti in Accademia per gli esami di riparazione, proprio mentre le porte dell'istituto stanno aprendosi ai nuovi concorrenti.

ECCO IL CORSINI - PENSIERO PER IL SISTEMA PORTUALE DEL TIRRENO SETTENTRIONALE

Uscire dalle "partecipate" e aprire Piombino alle auto

Dalla visita di lunedì scorso al secondo porto all'unificazione dell'organico, le strategie in atto anche in vista della nuova gara per la Darsena Europa - L'eccezione dell'interporto

PIOMBINO - Eppure si muove, come avrebbe detto Galileo Galilei all'Inquisizione. L'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale presieduta dall'ingegner Stefano Corsini ha avuto forse un'isteresi lenta, ma sta cominciando a correre. Completato il comitato di gestione, rinominato il segretario generale Massimo Provinciali, Corsini ha avviato la riorganizzazione dell'organico e due giorni fa era a Piombino per un primo importante summit sul

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)



Stefano Corsini
dare una grossa mano

Dunque avete avviato un progetto che sembra assai avanzato. E le prossime mosse per il "sistema"?

C'è molto da fare e il suo giornale l'ha spesso sottolineato. Intanto stiamo per partire, forse già da questa settimana con la nuova gara per la Darsena Europa. Gli uffici hanno terminato proprio in queste ore la stesura del nuovo testo in stretto

rapporto con la Regione. Poi c'è la definizione del nuovo organico: abbiamo avviato la ricognizione sui due porti, lavoreremo con il sindacato e le rappresentanze interne, conto di avere una soluzione operativa entro la fine dell'anno. Poi...

Poi presidente, se ci è permesso ricordarglielo, vanno definiti anche incarichi e relazioni con le partecipate. I tanti compiti del segretario generale...

Il segretario generale farà il segretario generale, fa tanto da lavorare in questo ruolo. E per quanto riguarda le partecipate, abbiamo preparato la relazione che ci è stata richiesta dal ministero, come a tutti i sistemi portuali. Ritengo che usciremo da quasi tutte, come del resto chiede Roma, salvo l'interporto "Vespucci" che è strategico come rete porto. Dobbiamo concentrarci sul "core business" dei nostri porti: tante partecipazioni hanno esaurito il loro compito e le società possono continuare a volare con le proprie ali.

Giusto criterio: ma per esempio?

Mi vengono in mente, sia chiaro con necessità di verifica, l'Alp, la Porto 2000 per la parte in via di privatizzazione, la società della security a Piombino e altre di minore impatto.

Quando verranno messe a punto queste strategie?

E' previsto un comitato di gestione a metà ottobre e già allora alcune di queste linee di crescita del sistema saranno ufficializzate.

Uscire dalle "partecipate"

secondo scalo del sistema. L'abbiamo intervistato anche su altri temi del sistema.

Presidente, Piombino soffre il dramma delle acciaierie, ma ha prospettive importanti per il porto...

Piombino ha un grosso vantaggio rispetto a molti altri scali italiani: dietro alle banchine, alcune delle quali con fondali record, ha spazi enormi che consentono di pianificare traffici altrove impossibili. Siamo lavorando in questa direzione.

Per esempio, presidente?

Sono convinto che il porto possa essere complementare a quello di Livorno anche per i traffici delle auto nuove con le grandi car-carri, che nello scalo labronico hanno ormai saturato tutti gli spazi disponibili. Dobbiamo attrezzarci rapidamente perché altri porti, anche sul Tirreno, stanno puntando a questo importante settore.

Il problema per Piombino è l'imbuto stradale di ingresso e uscita dal porto. Non può condizionare un traffico ad alta intensità come quello delle auto?

Non c'è solo la modalità su gomma per far proseguire le auto sbarcate, c'è anche quella su ferro. E Piombino, come del resto Livorno, ha un buon collegamento ferroviario con la rete che può diventare prezioso proprio per questo tipo di traffico. Per la parte stradale, in attesa della 389 che deve aspettare il CIPE, stiamo per appaltare i lavori della bretella di penetrazione, che potrà

“Lento pede” per le scelte operative

PIOMBINO. “Lento pede” sta diventando il metodo operativo del presidente dell’AdSP del Tirreno settentrionale Stefano Corsini. Come già scritto nell’intervista qui a fianco, il presidente ha passato la giornata di lunedì scorso negli uffici dell’ex-Autorità portuale di Piombino, per avviare i passaggi di unificazione degli organismi del sistema, ma anche per alcuni ritocchi alle partecipate (vedi intervista) **(segue in ultima pagina)**

“Lento pede” per le scelte

All’esame anche l’interrelazione delle concessioni, per avviare un sistema unico dove fino ad oggi c’erano due criteri autonomi.

Per Corsini e il suo staff del resto anche volentieri non c’è la possibilità di correre. Fino al 31 ottobre non ci sarà un chiarimento definitivo sul progetto del polo dell’acciaio, che ovviamente condiziona anche le scelte portuali. Altri progetti vanno avanti, ma con i condizionamenti della burocrazia, come il polo delle demolizioni navali dell’apposita società tra Neri e i cantieri San Giorgio, che sta scontando i tempi lunga degli uffici regionali per i permessi ambientali. A Piombino si è parlato anche dell’ipotesi di creare un polo per lo sbarco delle auto: un’idea che Corsini coltiva con decisione e che potrebbe a breve avere sbocchi concreti.

SIGLATO PROTOCOLLO ACQUEDOTTO PUGLIESE-AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE

Un mondo di cose da fare e di servizi da offrire dietro una firma. Quella del protocollo di intesa sottoscritto tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e l'Acquedotto Pugliese alla presenza dell'assessore regionale alle opere pubbliche Annamaria Curcuruto. Una cooperazione concreta dei due enti su gestione e approvvigionamento del bene acqua, sull'energia e sull'innovazione.

"Una cooperazione - ha precisato il presidente di Acquedotto Pugliese, Nicola De Sanctis - tra società pubbliche del territorio, che nasce spontanea dalle relazioni e da esigenze comuni. Parlo del tema energia che mi è caro, in Acquedotto l'energia è fondamentale, l'acqua arriva da lontano. Abbiamo una direzione per l'energy management con delle competenze specifiche per abbassare i costi e migliorare tutto il tema dell'efficienza energetica che ben volentieri - ha concluso - mettiamo a disposizione".

Interscambio di competenze dunque, oltreché cooperazione il significato dell'accordo siglato che guarda molto al concreto. "La riforma della portualità - ha sottolineato il presidente dell'Autorità di sistema Portuale, Ugo Patroni Griffi - prevede come documento fondamentale il piano energetico ambientale, che unisce due caratteristiche l'energia e l'ambiente. E allora noi dobbiamo costruire - ha aggiunto - un piano che sia una best practice e là possiamo farlo insieme. Possiamo prevedere nel piano forme di partenariato, la realizzazione di impianti che possono soddisfare esigenze comuni e possiamo prevedere anche delle componenti di vantaggio ambientale che magari isolatamente ci sarebbero sfuggiti e che invece facendo sinergia possono essere considerate per migliorare la qualità della vita. La gestione dell'acqua - ha concluso - nei nostri cinque porti assume una rilevanza fondamentale considerati i servizi di carattere generale che l'Ente portuale è tenuto a garantire quali ad esempio il rifornimento idrico alle navi e alle imbarcazioni".

Un primo esempio di cooperazione tra i due enti è proprio la realizzazione di un serbatoio utili proprio all'approvvigionamento di acqua delle navi turistiche che avrà una capacità di 5 milioni di litri di acqua che potrà essere operativo prima della prossima estate. "Questo protocollo di intesa - ha aggiunto Annamaria Curcuruto - rappresenta un proficuo strumento per promuovere e sviluppare attraverso lo scambio reciproco e le conoscenze, esperienze e progetti innovativi che possono essere utili alla crescita di entrambi gli organismi

ACQUEDOTTO PUGLIESE: PROTOCOLLO FIRMATO CON AUTORITA' SISTEMA PORTUALE

(AdnKronos) - Acquedotto Pugliese SpA è una delle più grandi, storiche società italiane e tra i maggiori player europei, per dimensioni e complessità, nella gestione di sistemi idrici integrati. Una grande impresa pubblica, interamente controllata dalla Regione Puglia, con un fatturato nel 2016 di 550 milioni di euro e 16 milioni di utili. Del gruppo fa parte la controllata Aseco SpA, azienda leader nel compostaggio. Circa 2.000 professionisti del settore, di cui 140 ingegneri specializzati e 80 tecnici di laboratorio, uniti ad una capacità gestionale in un contesto costituito da una struttura interconnessa di acquedotti, fanno di Acquedotto Pugliese l'interlocutore ideale per la gestione di sistemi idrici complessi. "La gestione dell'acqua, nei nostri cinque porti - commenta il presidente di AdSP, professor Ugo Patroni Griffi - , assume una rilevanza di significativa, considerati i numerosi servizi di carattere generale che l'Ente portuale è tenuto a garantire, quali, ad esempio, il rifornimento idrico alle navi e alle imbarcazioni". "L'acqua è un bene fondamentale per la nostra comunità e per lo sviluppo del territorio - sottolinea il presidente di AQP, Nicola De Sanctis - . Un bene tanto prezioso quanto delicato che necessita di essere preservato e protetto. È, quindi, nella responsabilità di tutti, soprattutto di chi ha l'onere di gestirlo, impegnarsi in tale compito. In questa ottica - aggiunge - salutiamo con particolare favore l'accordo con l'Autorità del Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, con l'auspicio che ogni utile sinergia che sapremo mettere in campo, possa corrispondere ad un reale beneficio per il territorio servito". "Questo protocollo d'intesa rappresenta un proficuo strumento per promuovere e sviluppare, attraverso lo scambio reciproco delle conoscenze, esperienze e progetti innovativi che possono essere utili alla crescita di entrambi gli organismi - rileva Anna Maria Curcuruto, assessore regionale alle opere pubbliche - . Tutto questo nella direzione, fortemente auspicata dalla Regione, di ampliare la rete delle risorse e delle professionalità e di intensificare le best practice, con l'obiettivo di perseguire traguardi sempre più ambiziosi, a vantaggio della comunità e del territorio".

Il sindaco Giunta scrive al presidente dell' **Autorità Portuale di Palermo, Monti** a tutela degli ex dipendenti di Strade Blu

Dopo l' appello dei dipendenti di ex Strade Blu, azienda che per oltre dieci anni si è occupata, con sede operativa nel porto di Termini Imerese, della gestione degli scambi marittimi tra la Sicilia e la Liguria ed ha chiuso i battenti nel 2013, il sindaco di Termini Imerese, Francesco Giunta, ha inviato una lettera al presidente dell' **Autorità Portuale di Palermo, Pasqualino Monti**, per chiedere un incontro al fine di trattare la problematica di questi lavoratori ed affrontare la questione legata al mancato rispetto di quanto convenuto nel protocollo d' intesa sottoscritto il 5 luglio 2010 tra **Autorità Portuale**, comune di Termini Imerese e sindacati. In particolare, il sindaco Giunta, parla di "salvaguardia dell' occupazione locale che sta vivendo un momento di forte criticità. Ci auguriamo che d' intesa con il presidente **Monti**, si possano trovare soluzioni atte alla tutela di questi lavoratori e delle loro famiglie".

Nonostante il calo dei dati registrato in tutta l'Italia, l'Isola è la quarta regione per flusso di turisti da **navi** crociere

Turismo: la Sicilia attira i crocieristi

*Oltre 17.000 visitatori da Francia e Germania previsti da inizio aprile a ottobre 2018
Palermo si conferma all'ottavo posto, Messina all'undicesimo. Tra i territori, Trapani e dintorni sembrano avere maggiore ritorno. Il borgo di Salemi scelto come partner per itinerari turistici*

PALERMO - Tanti i turisti che decidono di giungere sulle nostre coste sulle **navi** da **crociera**. Un giorno o due per cogliere un assaggio delle nostre bellezze e bontà. Oltre 17.000 turisti, francesi e tedeschi, previsti soltanto da inizio aprile a ottobre 2018.

La Sicilia, nonostante il calo dei dati, generalizzato per tutta la penisola, è la quarta regione per flusso di crocieristi movimentati nel 2017. Palermo si conferma all'ottavo posto, mentre Messina all'undicesimo posto.

Per quanto riguarda il numero di toccate nave, la Sicilia si posiziona al quarto posto nazionale in virtù di 606 approdi, alle spalle del Lazio, la Liguria e la Campania. "La Sicilia - afferma Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo (società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica) - con 4 porti tra i primi venti ed oltre 10 scali pronti ad accogliere **navi** da **crociera**, rappresenta un territorio dalle elevatissime potenzialità di crescita, da sviluppare con grande attenzione strategica al proprio ruolo all'interno della geografia crocieristica considerata la fortunata, ma al contempo delicata, posizione nel Mediterraneo".

Tante sono le iniziative già intraprese, tra cui quella del gruppo Bulgarella, azienda leader nel settore dell'edilizia, che sta chiudendo accordi con diversi operatori stranieri che garantiranno un indotto sul mercato siciliano attraverso appositi voli charter, il cui atterraggio avverrà all'aeroporto Falcone Borsellino di Palermo. "Abbiamo portato a termine delle trattative importanti sia per la nostra società che per il turismo siciliano, che in virtù del clima favorevole, aprendosi ulteriormente ai mercati stranieri, può vivere una stagionalità più lunga e garantire un indotto importante su tutto il territorio", dichiara Ray Lo Faso, direttore generale del comparto alberghiero. Soprattutto Trapani e il territorio circostante sembrano avere ritorno dal turismo crocieristico. Una delle ultime novità, Salemi, che è stata scelta dalla compagnia di **navigazione** Costa

-segue

Crociere come partner per gli itinerari turistici da proporre ai propri viaggiatori che sbarcano in Sicilia occidentale.

L' iniziativa nasce da un accordo tra la compagnia di navigazione e l' associazione dei Borghi più Belli d' Italia, di cui Salemi fa parte da marzo 2016, e punta alla valorizzazione delle bellezze dell' entroterra italiano nell' anno dei Borghi proclamato dal ministero dei Beni e delle attività culturali. A partire dal 17 ottobre, e con cadenza settimanale, un servizio pullman collegherà il porto di Palermo, dove attraccano le navi di Costa Crociere, con Salemi.

L' iniziativa, che vede Salemi come unico punto di riferimento della compagnia per la Sicilia occidentale, andrà avanti per tutto l' anno. L' immagine del borgo, con le sue bellezze architettoniche e con l' offerta culturale che vede al primo posto il suo polo museale, verrà diffusa attraverso diversi tour operator, a bordo delle navi che compongono la flotta di Costa Crociere e sul sito della compagnia. "Si tratta di una grande opportunità per lo sviluppo turistico di Salemi - afferma il sindaco di Salemi, Domenico Venuti -. Il percorso istituzionale che abbiamo intrapreso da tempo sta dando i suoi frutti e si rivela vincente. Il nostro Borgo ha ricevuto l' apprezzamento da parte della delegazione di Costa Crociere, entusiasta delle nostre bellezze, e adesso Salemi entra con pieno diritto nei percorsi turistici che contano".

Una opportunità importante, che porterà migliaia di persone nel borgo e nei dintorni, turisti pronti a visitare, guardare, assaggiare e spendere nelle attività commerciali della zona.

MICHELE GIULIANO

Tutti i poteri spostati a Gioia Tauro

Gli effetti devastanti del decreto

Il decreto della riforma della portualità, entrato in vigore già da un anno (ma i cui effetti al momento per Messina-Milazzo sono stati sospesi), stabilisce, tra le tante cose, che «le Autorità di sistema portuale amministrano, in via esclusiva, le aree e i beni del Demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna». Questo passaggio conferma, dunque, che l'Autorità di sistema, i cui poteri sono tutti nelle mani del presidente (che deve dare conto soltanto al ministro dei Trasporti), potrà controllare tutte le aree e i beni del Demanio marittimo che fanno parte integrante dei progetti di recupero e valorizzazione dell'affaccio a mare di Messina. E, dunque, le sorti della Fiera, della Falce, di Maregrossa sarebbero decise a Gioia Tauro...

Un gioiello architettonico quasi sconosciuto e inaccessibile che si trova a Torre Faro

La Torre Bianca va restaurata

Sanò: «Negata la possibilità di fruire di un pezzo di storia messinese»

Claudia Benassai Viaggiando "in campo lungo" e giocando di immaginazione, oltre il lucchetto che ne delimita l'accesso e le pareti scrostate, è possibile fare mille sogni e mille progetti sulla Torre Bianca, a Torre Faro. E proprio il consigliere della VI Circoscrizione, Giuseppe Sanò, ha scritto una nota al sindaco Accorinti, al dirigente del Demanio **marittimo** Messina, all'assessore alla Cultura Alagna e all'assessore alle **Politiche del mare** Pino per rivendicare un pezzo di storia.

«Conosco Torre Mazzone (Bianca) da quando ero bambino - racconta Sanò -, perché proprio lì davanti giocavo, solo che ora nella qualità di consigliere mi sono chiesto: perché non valorizzarla? Infatti, oltre l'accesso al **mare** ci viene negato anche la possibilità di fruire di un pezzo di storia messinese.

Fra l'altro questa tipologia di torri è famosa in tutto il mondo e racconta una storia precedente all'800. Si chiamano "martello tower" e sono state edificate dagli inglesi, che copiarono un progetto scoperto in Corsica, e vista l'efficacia difensiva e offensiva che veniva garantita da questa tipologia di costruzione decisero di edificarle là dove erano presenti sul territorio».

Quindi sarebbe bello attivarsi per restituire questo tesoro alla città: «Si potrebbero studiare percorsi culturali - aggiunge Sanò - anche perché in zona abbiamo altri esempi: abbiamo la fortificazione che in questo momento è gestita dall'Horcynus Orca e Torre Cariddi a Ganzirri».

Tuttavia, resta da scoprire di chi è la competenza, organizzare un sopralluogo, magari interpellando la Soprintendenza ai Beni culturali, e renderla anche visitabile, perché al momento è circondata da terreni privati e da case, per cui si può raggiungere solo dalla spiaggia o dal **mare**. E ci sono anche professionisti del settore turistico che supportano la causa, come Roberta Conigliaro, presidente e fondatrice dell'associazione, "In viaggio con Goethe": «Per ridare centralità alla nostra città occorre tornare ad investire sull'importanza strategica del suo territorio, che deve tornare a raccontare i vecchi fasti. Messina è terra di **mare**, di scambi, di culture che impiantavano qui attività e che ci hanno lasciato un patrimonio storico e culturale che in parte sconosciamo, e da cui non riusciamo ad attingere risorse per attrarre grossi flussi turistici. La Torre Bianca o Torre Mazzone in località Torre Faro, sconosciuta ai più rappresenta, purtroppo, un gioiello non fruibile perché non accessibile, se non per vie **marine**.

-segue

Ridare alla città pezzi di storia trascurati e non utilizzati, significa quindi rafforzare l'immagine territoriale, diffondendo i valori che gli appartengono e promuovendo le risorse che sono il risultato di secoli di cultura.

Occorre creare un sentiero o un percorso naturalistico che attraverso la spiaggia o il canale di collegamento possa arrivare fin lì e creare un'area attrezzata per quanti vogliono effettuare escursioni e visite».

Ha spiazzato tutti la smentita del sindaco sull' accordo raggiunto

L' Hub tra equivoci e chiarimenti

La Tassa (Centro Mercantile): «Nessun rischio tir, ecco cosa verrà fatto»

Milazzo Centro servizi Hub Milazzo, argomento troppo importante per passare sotto traccia nonostante la smentita del sindaco alla precedente comunicazione dell' **Autorità portuale** che dava per certa la sottoscrizione dell' Intesa tra le parti interessate tra cui appunto il Comune di Milazzo. Ieri la presa di posizione di Formica ha sorpreso sia i rappresentanti dell' **Autorità portuale** che della società Centro Mercantile i quali - come riferiamo a parte - hanno richiamato proprio il protocollo sottoscritto (la data è il 13 settembre), dando atto che il sindaco effettivamente era assente, ma che comunque «ha confermato telefonicamente la disponibilità alla sottoscrizione del protocollo già condiviso e accettato dallo stesso». Affermazioni ovviamente che sono in netto contrasto con quanto asserito dal sindaco di Milazzo quando afferma di non aver ancora letto la documentazione inviata dalla società Centro Mercantile. Insomma le parti dovranno chiarirsi. Ma c' è un altro aspetto che l' attuale responsabile del Centro Mercantile Sicilia, Elio La Tassa ha voluto sottolineare. E riguarda la paventata presenza di Tir o altri mezzi pesanti tali da aggravare sia la viabilità che la stessa vivibilità cittadini. «Fantasmi del passato - afferma l' avv. La Tassa - visto che oggi il progetto che si intende portare avanti è totalmente diverso e punta allo sviluppo di un Centro integrato di servizi che parte dalle realtà esistenti che si chiamano Centro Mercantile ed ex Montecatini, struttura per la quale l' attuale proprietà, il gruppo Franza non intende assolutamente più realizzare un Parco commerciale». Altro passaggio riguarda la modifica della precedente proposta nella quale si parlava di intermodalità. «La nuova ipotesi - si legge nella relazione della società CMS - si muove su tre componenti: la prima volta a realizzare un progetto imprenditoriale per l' investitore e per gli operatori che si insediano nell' area; la seconda, a valorizzare le sinergie di offerta che si possono creare con un progetto integrato tra le due aree (ex Montecatini e Centro Mercantile), la terza quale progetto di sviluppo per la città di Milazzo. A queste tre componenti se ne potrebbe aggiungere una quarta da sviluppare proprio con l' **Autorità portuale** per cercare delle sinergie ed integrazione di servizi con l' area **portuale** di Milazzo. Un' operazione integrata finalizzata a creare un volano di sviluppo non solo per la città ma anche per il territorio promuovendo opportunità imprenditoriali, occupazionali, fornitura di servizi, riqualificazione

-segue

urbanistica e miglioramento della fruibilità degli spazi urbani e della mobilità veicolare nell' area portuale del molo aliscafi».

In tal senso il progetto si sofferma su quattro punti: avere una organizzazione logistica di smistamento che non vada a congestionare l' area antistante il molo aliscafi; favorire la fruibilità dell' offerta turistica e commerciale per i viaggiatori in transito e le operazioni di imbarco e sbarco delle merci non solo per le Eolie ma anche per altri porti; progettare una nuova intermodalità creando un punto di sosta auto e una navetta di servizio da e per il molo aliscafi e mettere a disposizione un' area di interscambio. «Ma - e La Tassa lo ribadisce - nessuna invasione di Tir». (r.m.)

SECONDO I PROGETTI DEL PRESIDENTE DELL'ADSP MASSIMO DEIANA

Il sistema Sardegna verso dieci porti

Auspicato l'ingresso anche di Arbatax per la nautica - Cagliari demolisce i vecchi silos



Massimo Deiana

CAGLIARI - Quasi 500 mila passeggeri con le crociere (+15%), 700 mila containers con forte prevalenza del transhipment, nove porti del "sistema" con la probabile aggiunta di Arbatax: il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar di Sardegna professor Massimo Deiana, al timone da poche settimane, ha le idee molto chiare sul futuro dei porti sardi, potenziare le strutture e le banchine, perché la posizione geografica dell'isola la pone come nodo ottimale non solo per i traffici (segue a pagina 10)

Il sistema Sardegna

dal continente italiano, ma anche come hub per la Spagna e il Nord Africa. Ognuno dei nove porti ha una serie di caratteristiche specifiche, che fanno del sistema - ha recente-

mente dichiarato Deiana - un vero e proprio articolato polifunzionale: Da qui anche la speranza che presto entri nel sistema anche Arbatax che secondo Deiana "può diventare un punto di riferimento per la cantieristica da porto nautico, grazie a una già sviluppata vocazione".

Scontate le potenzialità di Cagliari sia per i passeggeri che per le merci, l'alto asso nella nautica

della Sardegna è il sistema del nord costituito dai porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres per i passeggeri, con un plafond di oltre 5 milioni di persone all'anno: l'accesa concorrenza delle compagnie dei traghetti - sottolinea il presidente Deiana - ha confermato le grandi prospettive esistenti per il sistema, e occorre anche intervenire al più presto per migliorare la disponibilità

di strutture ricettive, accosti e anche viabilità dell'ultimo miglio.

Intanto si interviene a Cagliari. E' stata già varata un'ordinanza per la demolizione dei vecchi e non più utilizzati silos, che comporterà il recupero di mezzo ettaro di preziose aree portuali. Una volta bonificate (800 mila euro sono già in bilancio per l'operazione) rappresenteranno un prezioso polmone per le attività in crescita.

Chioggia

Crollo dei traffici Il porto affonda

Il porto di Chioggia segna il passo. Nei primi nove mesi del 2017, il traffico è calato del 30 per cento rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. Le aziende legate al settore hanno registrato un crollo del fatturato pari al 5%. La sorte dello scalo mercantile clodiense, tuttavia, non sarebbe affatto segnata. La ripresa del giro d'affari dipenderebbe, però, all'eliminazione di una serie di problemi cui nessuno ha finora concretamente dato soluzione.

Roberto Perini a pagina XII

Sempre meno navi, il porto affonda

► Nei primi nove mesi del 2017, il traffico è calato del trenta per cento e le aziende del settore hanno patito un crollo del fatturato pari al 45

► Il primo problema da affrontare sono i fondali delle banchine: «Nessuno - denuncia Calascibetta - li scava più da diversi anni»

CHIOGGIA

Il porto di Chioggia segna il passo. Nei primi nove mesi del 2017, il traffico è calato del 30 per cento rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. Le aziende legate al settore hanno registrato un crollo del fatturato pari al 45%.

La sorte dello scalo mercantile clodiense, tuttavia, non sarebbe affatto segnata. La ripresa del giro d'affari dipenderebbe, però, dall'eliminazione di una serie di problemi cui nessuno ha finora concretamente dato soluzione. Lo afferma il portavoce del Comitato per il rilancio del porto, Alfredo Calascibetta: «Per questo - dice - la nuova Autorità di sistema del porto di Venezia dovrebbe aprirsi alla collaborazione degli agenti marittimi e degli altri imprenditori. Essi hanno sempre dimostrato di sapersi adattare alle situazioni, trasformando ed aggiornando le proprie attività, non solamente nello stretto ambito locale. Hanno dimostrato la capacità, ad esempio, di guardare anche

alla ferrovia ed alla logistica integrata».

QUESTIONE FONDALI

Il primo problema da affrontare, secondo i professionisti della portualità, sarebbero i fondali, poco profondi, accanto alle banchine. «Nessuno - denuncia Calascibetta - li scava più ormai da diversi anni. L'azienda speciale Aspo che confluirà nella nuova "Port Authority" non se ne è mai interessata veramente». «Interpellato nel merito dal deputato del Pd Michele Mogna - aggiunge - il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio non ha ancora risposto».

Com'è noto, le escavazioni sotto le banchine sarebbero indispensabili per poter accogliere le navi di recente costruzione, caratterizzate da pescaggi maggiori rispetto a quelli del passato. Se l'acqua non è sufficientemente profonda finirebbero evidentemente per arenarsi.

Un'adeguata profondità dei fondali sarebbe indispensabile

anche per favorire il traffico passeggeri. «Le compagnie - prosegue Calascibetta - hanno bisogno di certezze. Le navi turistiche debbono essere poste nelle condizioni di poter entrare ed uscire evitando il rischio di finire in secca, di giorno e di notte, ed evitando di essere obbligate ad attendere le alte maree per potersi muovere. Certezze che, oggi, Chioggia, purtroppo, non è in grado di offrire. Peccato, visto che l'imprenditoria locale ha già dimostrato di poter accogliere anche navi di medie dimensioni».

Nei merito del potenziale indotto dal traffico passeggeri occorrerebbe, comunque, astenersi dalle verità di comodo. «Mentre a Chioggia - osserva ancora il portavoce del professionisti - tutto ristagna, nell'attesa del nuovo Piano regolatore portuale, altre località si stanno rapidamente attrezzando. Inoltre, occorrerebbe fare i conti con le nuove destinazioni emergenti, che stanno attirando visitatori e stanno comportando una riduzione delle crociere in Adriatico».

INCOGNITA GASIERE

Sullo sviluppo della crociera turistica graverebbero, poi, le potenziali complicazioni determinate dall'andirivieni delle navi gasiere, tra il mare aperto ed il deposito costiero di gas di Val da Rio, al centro di polemiche, ordinanze e ricorso ormai da mesi. «Le navi passeggeri - puntualizza Alfredo Calascibetta - debbono mantenere precise distanze di sicurezza. Mai, ad esempio, possono entrare ed uscire dal porto e simultaneamente ad un battello che trasporta gas o idrocarburi».

"FINESTRA" MOSE

Risolti, invece, i problemi di navigazione causati dai lavori del "Mose". «Sono state concordate - annuncia Calascibetta - alcune "finestre" operative da gestire su la base dei traffici giornalieri, in stretto contatto con la Capitaneria. I costi per il rimorchio non incideranno perché è stato previsto un risarcimento. Quindi, niente fughe degli armatori verso altri porti».

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Finalmente si apre un fronte per salvare San Felice

CHIOGGIA

Si sono finalmente incontrati i rappresentanti di tutti gli enti interessati alla valorizzazione della fortezza di San Felice. Alla riunione, promossa dall'amministrazione di Chioggia, hanno partecipato responsabili della Marina militare, del Segretariato generale della Difesa, della Direzione marittima di Venezia, del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, della Soprintendenza archeologica e delle belle arti e dell'Agenzia del Demanio. Tutti concordano sul fatto che la fortificazione che domina la bocca di porto deve essere salvata da la rovina e resa in qualche modo fruibile. Com'è noto,

il poderoso complesso difensivo eretto dalla Repubblica di San Marco nel XVI secolo, attorno all'ultramillenaria castronella della Lupa, è rimasto ormai privo d'ogni valenza militare, senza cadendo a pezzi.

LA SORPRESA

La convocazione dell'incontro è stato il primo atto di un percorso avviato nel settembre dello scorso in seguito ad una dichiarazione dell'ammiraglio Roberto Camerini, allora comandante marittimo per il Nord Italia. Premesso che "il Comando sarebbe ben felice di cedere l'antica fortezza ad un ente civile in grado di tutelarla e di valorizzarla", aveva lasciato intendere che il perdurare dello stato di abbandono non andava

attribuito alla Marina. L'alto ufficiale aveva, quindi, stupito tutti affermando che, prima di quel giorno al suo Comando "non erano pervenuti inviti da parte del Comune e che, solo nelle ore precedenti, aveva potuto constatare di persona quale fosse la situazione". Segno evidente che tante polemiche e discussioni sorte in precedenza, non si erano mai tradotte in azioni co-

SI SONO INCONTRATI I RAPPRESENTANTI DI TUTTI GLI ENTI INTERESSATI AL FORTE: L'OBIETTIVO È FISSARE UN PROTOCOLLO D'INTESA



FORTEZZA Il complesso fu eretto dalla Serenissima nel XVI secolo

creta. Immediata la replica del sindaco Alessandro Ferro: «Contiamo di farcela entro fine anno».

LA SPERANZA

A distanza di 12 mesi, soddisfatto per la convergenza di idee emersa durante il recente incontro, Ferro annuncia: «Aspiriamo di poter presto giungere alla stesura di un documento condiviso, finalizzato a un organico progetto di recupero». Dopo la stipula di un protocollo d'intesa, sarebbe la volta del progetto di massima, da sottoporre ai potenziali enti finanziatori, non solamente nazionali. Com'è noto, San Felice rientra nel novero dei siti della lista delle Unesco.

R.Per.