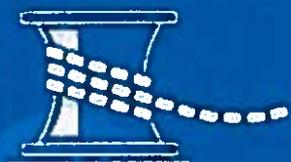


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 15,16,17 e 18/04/2017



ASSOPORTI  
www.assoporti.it

Rassegna stampa

# INDICE



## Primo Piano:

- **Porti, sciopero nazionale** (The MediTelegraph, Ferpress, Il Secolo XIX )

## Dai Porti:

### Trieste:

"...A Trieste Freeway..." (La Gazzetta Marittima)

### Venezia:

"...Incontro Autorità-Comitato No Grandi Navi..." (Ansa)

"...Clia: le banchine vanno elettrificate..." (Il Gazzettino Venezia Mestre)

"...Musolino "accorcia" la Via..." (Il Gazzettino Venezia Mestre)

### Genova:

"...Porto di Genova torna a investire..." (Il Sole 24 Ore)

"...Navi passeggeri e svolta green al centro del II Forum a Genova..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Authority e Regione chiedono aiuto ai terminalisti..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Un professore a Palazzo San Giorgio..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...A Genova comitato sul bilancio..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il maxi-porto e la lezione europea..." (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

"...Ok ai lavori per il nuovo pennello..." (La Nazione La Spezia)

### Livorno:

"...Grandi Molini..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

"...Un patto tra sindacati e imprese per il lavoro..."

(La Nazione LI, Corriere Marittimo)

"...L'auto elezione di Nogarin è uno schiaffo alle regole..." (Il Tirreno)

"...Msc e partner investono 100 milioni..." (La Nazione La Spezia)

"...Via della Seta e l'occasione livornese..." (La Gazzetta Marittima)

"...La tirrenica? Tragi-commedia o incubo?..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il cuore di Bruno Musso sulle banchine..." (La Gazzetta Marittima)

"...Ennesimo infortunio in porto..." (La Nazione LI, La Nazione, Il Tirreno)

### Piombino:

"...Il piano per le nuove acciaierie..." (La Nazione LI)

"...Quattro navi di un contingente Nato..." (La Nazione LI)



## Civitavecchia:

- "...Delegazioni estere in visita alle Dogane di Civitavecchia..." (Civonline)
- "...Traffico auto, Serpente bacchetta AdSP e Pincio..." (Civonline)
- "...Pas: il generale Umberto Saccone è il nuovo amministratore unico..." (Civonline)
- "...Per il porto una Pasqua da record..." (Il Messaggero)

## Napoli:

- "...Entro il 2017 la gara per un deposito di gas naturale liquefatto..." (Ildenaro.it)

## Taranto:

- "...Nasce l'Organismo di partenariato..." (Quotidiano di Puglia, Ferpress, La Gazzetta di Taranto)
- "...Crociere, il 15 maggio primo arrivo..." (La Gazzetta di Taranto)

## Gioia Tauro:

- "...Esuberanti a Gioia Tauro..." (The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore, Avvenire, Gazzetta del Sud, Ansa, Informazioni Marittime)

## Olbia:

- "...Tassa di sbarco, i timori degli operatori..." (La Nuova Sardegna)
- "...A Porto Torres prima tappa italiana della nuova nave da crociera Silver Muse..." (Il Nautilus)

## Messina:

- "...No all'accorpamento a Gioia Tauro..." (Gazzetta del Sud)
- "...Hub logistico nell'area portuale: l'Amministrazione è prudente..." (Gazzetta del Sud)

## Augusta:

- "...Annunciata: anche Augusta sarà più forte..." (Giornale di Sicilia)
- "...Il Presidente già al lavoro mentre gli altri litigano..." (La Sicilia)

## Palermo:

- "...In porto arrivano 10 mila passeggeri..." (The Medi Telegraph, giornaledisicilia.it, La Repubblica)
- "...Crociere, il 15 maggio primo arrivo..." (La Gazzetta di Taranto)

## Notizie di altri porti italiani

## Focus:

- **Logistica intermodalità e trasporto container** (Corriere Marittimo, Il Secolo XIX)
- **Speciale DEF** (L'Informatore Navale, Ferpress)

# Porti, sciopero nazionale in tutti gli scali italiani

Genova - Il fermo sarà di almeno un'ora alla fine di ogni turno. È quanto annuncia per domani la Filt Cgil sulla protesta indetta unitariamente con Fit Cisl e Uiltrasporti, a seguito dell'incidente mortale avvenuto al porto di Ravenna dove ha perso la vita un dipendente di un'azienda di autotrasporto.



Roma - **«Sciopero nazionale in tutti i porti italiani di almeno un'ora alla fine di ogni turno della giornata di domani e a livello territoriale di tutte le attività di autotrasporto nelle aree portuali».** È quanto annuncia la Filt Cgil sulla protesta indetta unitariamente con Fit Cisl e Uiltrasporti, a seguito dell'incidente mortale avvenuto al porto di Ravenna dove ha perso la vita un dipendente di un'azienda di autotrasporto. «Con questo gravissimo incidente - si legge in una nota - si alza di nuovo il tetro sipario sul tema della sicurezza sul lavoro nei porti e sulla pericolosità connessa alle attività di movimentazione delle merci».

«Un'altra vittima del lavoro nei porti - sostiene la Federazione dei Trasporti della Cgil - evidenzia che gli sforzi prodotti sino ad oggi non sono sufficienti, si deve fare molto di più sul piano della prevenzione e della cultura della sicurezza, per garantire la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, anche cercando nuovi strumenti e modalità per contrastare i rischi». **«Il ministero dei Trasporti - chiede infine la Filt Cgil - deve provvedere a convocare alla presenza di tutte le parti interessate un confronto che riprenda l'esame avviato sull'aggiornamento delle norme specifiche dei settori marittimi e portuali che attengono alla materia della sicurezza ed il cosiddetto tavolo sulla sicurezza stradale sui temi delle condizioni di lavoro e della sicurezza nel settore dell'autotrasporto».**

## Incidenti lavoro: Fiorentino (Fit-Cisl), domani sciopero dei lavoratori portuali contro le morti bianche per morto Ravenna

(FERPRESS) – Roma, 14 APR – “Torniamo a piangere una morte bianca in un porto italiano: ci chiediamo fino a quando continueremo con gli incidenti sul lavoro prima che si rafforzi la sicurezza”, così dichiara Emiliano Fiorentino, Segretario nazionale della Fit-Cisl, in merito alla morte bianca avvenuta nel porto di Ravenna.

“Esprimiamo la nostra vicinanza ai familiari dei lavoratori-prosegue Fiorentino – ma le lacrime non sono sufficienti: occorre evitare che episodi simili accadano ancora. Per questo, unitariamente a Filt-Cgil e Uiltrasporti, indichiamo uno sciopero nazionale in tutti i porti italiani nella giornata di domani.

“È evidente infatti – conclude la nota – che gli sforzi prodotti sino ad oggi per incrementare la sicurezza non bastano: si deve fare molto di più sul piano della prevenzione e della cultura della sicurezza, per garantire la tutela nei luoghi di lavoro”.

CAGLIARI: OK AGLI INTERINALI NEI TERMINAL, POI LA MARCIA INDIETRO

## Esuberanti e incidenti mortali: la rabbia esce dai porti italiani

In 200 bloccano Gioia Tauro, oggi c'è lo sciopero nazionale

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Il venerdì più lungo dei porti italiani si apre con la protesta dei lavoratori di Gioia Tauro, che per un'ora in 200 bloccano l'autostrada Salerno-Reggio Calabria nel contesto del maxi-sciopero di 10 giorni - e scattato giovedì di questa settimana - contro i 400 esuberanti formalizzati da Medcenter (Mct), il terminal container dello scalo calabrese controllato dal gruppo Contship.

Ieri inoltre i sindacati confederali hanno annunciato per oggi uno sciopero di tutti i porti italiani, a seguito della morte avvenuta giovedì sulla banchina di Ravenna di un camionista di 43 anni e del grave ferimento avvenuto ieri di un operaio di 45 nello scalo di Livorno, con un'ora di sciopero alla fine di ogni turno per la Fit Cgil, e un'ora all'inizio e un'ora alla fine di ogni turno per la Fit Cisl, benché ad esempio a Genova e Savona i tre sindacati abbiano optato compatti per l'opzione da due ore.

Intanto, sempre sindacati e Ancip (l'associazione nazionale delle compagnie e imprese portuali) tappano una breccia considerevole nel lavoro portuale, bloccando l'Autorità portuale di Cagliari, che martedì di questa settimana aveva autorizzato terminalisti (art. 18 della legge sui porti) e imprese portuali (art. 16) - una volta revocata la concessione alla locale compagnia portuale (art. 17) in dissesto economico - all'utilizzo delle agenzie interinali per coprire eventuali picchi di lavoro, in attesa della



La protesta a Gioia Tauro, con le tre croci in omaggio alla Pasqua

gara per il nuovo art. 17.

Come nota Ugo Milone, coordinato nazionale porti della Fit Cisl, il caso di Gioia Tauro è anche attribuibile al mancato accordo governo-Regioni sulla nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema Gioia Tauro-Messina: a partire da giugno, i 400 dipendenti in esubero del Mct dovrebbero essere confluire con percorso triennale all'Agenzia prevista dal governo, che ha come obiettivo la loro riqualificazione e ricollocazione. Ma il percorso si basa anche su una diversificazione della destinazione industriale del porto di Gioia Tauro, con l'istituzione della Zona economica speciale (Zes) e la realizzazione di

un'area per le riparazioni navali: un processo che va gestito da una *governance* nel pieno dei suoi poteri. I portuali di Gioia Tauro hanno in serata ottenuto un incontro con il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, mercoledì prossimo.

La vicenda di Cagliari si è chiusa ieri, con la retromarcia del commissario del porto, Roberto Isidori, che ha "revocato la revoca" della concessione alla compagnia e con essa il ricorso al lavoro interinale per artt. 16 e 18, optando per una soluzione più tradizionale, con la vecchia compagnia autorizzata a fornire manodopera, in attesa di bandire la gara per la ricerca di un nuovo soggetto preposto a operare questo tipo di servizio. Se la gara dovesse andare deserta, la prospettiva è l'istituzione di un'agenzia inizialmente partecipata dall'ente pubblico, sul modello di Trieste e Livorno.

Come a Gioia Tauro-Messina, anche su Cagliari c'è un braccio di ferro tra governo e Regione sul presidente della nuova Adsp. Per l'Autorità a cavallo sullo Stretto il governo punta ancora sull'avvocato genovese Alberto Rossi, ma si trova sotto il fuoco incrociato delle Regioni Sicilia e Calabria, che per motivi opposti non vogliono la fusione tra enti portuali. In Sardegna la proposta di Roma è caduta prima sull'ex manager di Contship Domenico Ragalà e poi sull'ex presidente di Civitavecchia (poi destinato a Palermo) Pasqualino Monni, mentre Cagliari chiede una norme espressione del territorio.

© BY NC ND AL CO LI IN DR IT TI RS ER V A TI

# Esuberanti e incidenti mortali: la rabbia esce dai porti italiani

Genova - In 200 bloccano Gioia Tauro, oggi c'è lo sciopero nazionale. Cagliari: ok agli interinali nei terminal, poi la marcia indietro.



Genova - Il venerdì più lungo dei porti italiani si apre con la protesta dei lavoratori di Gioia Tauro, che per un'ora in 200 bloccano l'autostrada Salerno-Reggio Calabria nel contesto del maxi-sciopero di 10 giorni - e scattato giovedì di questa settimana - contro i 400 esuberanti formalizzati da Medcenter (Mct), il terminal container dello scalo calabrese controllato dal gruppo Contship. Ieri inoltre i sindacati confederali hanno annunciato per oggi uno sciopero di tutti i porti italiani, a seguito della morte avvenuta giovedì sulla banchina di Ravenna di un camionista di 43 anni e del grave ferimento avvenuto ieri di un operaio di 45 nello scalo di Livorno, con un'ora di sciopero alla fine di ogni turno per la Filt Cgil, e un'ora all'inizio e un'ora alla fine di ogni turno per la Fit Cisl, benché ad esempio a Genova e Savona i tre sindacati abbiano optato compatti per l'opzione da due ore.

Intanto, sempre sindacati e Ancip (l'associazione nazionale delle compagnie e imprese portuali) tappano una breccia considerevole nel lavoro portuale, bloccando l'Autorità portuale di Cagliari, che martedì di questa settimana aveva autorizzato terminalisti (art. 18 della legge sui porti) e imprese portuali (art. 16) - una volta revocata la concessione alla locale compagnia portuale (art. 17) in dissesto economico - all'utilizzo delle agenzie interinali per coprire eventuali picchi di lavoro, in attesa della gara per il nuovo art. 17. Come nota Ugo Milone, coordinato nazionale porti della Fit Cisl, il caso di Gioia Tauro è anche attribuibile al mancato accordo governo-Regioni sulla nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema Gioia Tauro-Messina: a partire da giugno, i 400 dipendenti in esubero del Mct dovrebbero essere confluire con percorso triennale all'Agenzia prevista dal governo, che ha come obiettivo la loro riqualificazione e ricollocazione.

## - segue

---

**Ma il percorso si basa anche su una diversificazione della destinazione industriale del porto di Gioia Tauro, con l'istituzione della Zona economica speciale (Zes) e la realizzazione di un'area per le riparazioni navali: un processo che va gestito da una *governance nel pieno dei suoi poteri*. I portuali di Gioia Tauro hanno in serata ottenuto un incontro con il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, mercoledì prossimo.**

La vicenda di Cagliari si è chiusa ieri, con la retromarcia del commissario del porto, Roberto Isidori, che ha "revocato la revoca" della concessione alla compagnia e con essa il ricorso al lavoro interinale per artt. 16 e 18, optando per una soluzione più tradizionale, con la vecchia compagnia autorizzata a fornire manodopera, in attesa di bandire la gara per la ricerca di un nuovo soggetto preposto a operare questo tipo di servizio. **Se la gara dovesse andare deserta, la prospettiva è l'istituzione di un'agenzia inizialmente partecipata dall'ente pubblico, sul modello di Trieste e Livorno.** Come a Gioia Tauro-Messina, anche su Cagliari c'è un braccio di ferro tra governo e Regione sul presidente della nuova Adsp. Per l'Authority a cavallo sullo Stretto il governo punta ancora sull'avvocato genovese Alberto Rossi, ma si trova sotto il fuoco incrociato delle Regioni Sicilia e Calabria, che per motivi opposti non vogliono la fusione tra enti portuali. In Sardegna la proposta di Roma è caduta prima sull'ex manager di Contship Domenico Bagalà e poi sull'ex presidente di Civitavecchia (poi destinato a Palermo) Pasqualino Monti, mentre Cagliari chiede un nome espressione del territorio.

## A Trieste Freeway con Samer

### A Trieste Freeway

Roberto Dipiazza e del presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, nasce da un dialogo costruttivo tra il mondo della ricerca e dell'innovazione con quello dell'industria con l'obiettivo di dar vita a un progetto pilota, concreto ed estensibile ad altri operatori, per attrarre in città imprese innovative ad alta tecnologia.

I due partner mettono a sistema competenze ed esperienze. Da una parte c'è l'expertise di

TRIESTE - Una partnership pubblico-privata per realizzare un hub industriale che possa generare concreti impatti su attrattività e sviluppo economico del territorio. Si chiama FREEWAY Trieste e nasce da

AREA Science Park che, da oltre 20 anni, lavora nell'ambito del trasferimento tecnologico e della valorizzazione dei risultati della ricerca, dall'altra c'è Samer & Co Shipping S.p.A., primario operatore portuale e di logistica nelle aree portuali di Trieste che opera dal 1919 nel settore marittimo e delle spedizioni internazionali. Le aziende che si insedieranno in FREEWAY Trieste potranno, grazie a questa collaborazione, beneficiare di infrastrutture di ricerca, servizi specializzati, spazi e logistica.

"La nostra città ha tutte le caratteristiche per essere competitiva anche sul piano industriale: ha competenze in ambito scientifico-

tecnologico, infrastrutture, servizi per la logistica e spazi disponibili - spiega Sergio Paoletti, presidente di AREA Science Park. Questi sono tutti elementi fondamentali, ma non sufficienti, per innescare un meccanismo di evoluzione a vantaggio del territorio. C'è bisogno di un modello di sviluppo industriale condiviso, innovativo, sostenibile e aperto all'interazione pubblico-privato".

"Trieste gode di una posizione geografica privilegiata, di un porto munito di ottime infrastrutture fortemente connotate dall'intermodalità, collegate con i principali mercati internazionali, e dei vantaggi derivanti dalla Zona Franca

zionale e all'innovazione.

L'iniziativa, presentata a Trieste alla presenza della presidente di Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, del sindaco di Comune di Trieste, (segue in ultima pagina)

-dichiara Enrico Samer, presidente e amministratore delegato di Samer & Co Shipping S.p.A.. A tutto ciò va aggiunto il fondamentale aspetto della concentrazione di istituzioni di ricerca, vocati all'innovazione, presenti sul territorio. Combinando tali fattori in un'offerta integrata, si intende attrarre forti investimenti industriali. Le aziende che verranno a insediarsi nell'area industriale retro portuale, avranno la possibilità di sfruttare, concentrati in pochi chilometri, tutti questi vantaggi. Come sta già accadendo per alcuni insediamenti nel Porto Industriale. Guardiamo al futuro. Forti di una stretta sinergia tra porto e scienza intendiamo rendere Trieste ancora più attrattiva per gli investitori e gli operatori internazionali".

## Porti: Venezia, incontro Autorità-Comitato No Grandi Navi

Posizioni distanti, ma d'accordo su sostenibilità ambientale



(ANSA) - VENEZIA, 14 APR - Il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico, Pino Musolino, ha incontrato oggi a Venezia i rappresentanti del Comitato 'No Grandi Navi'. Pur mantenendo posizioni distanti, il dialogo, svoltosi in un clima sereno, ha evidenziato un comune intento di trovare una soluzione al problema della crocieristica in Laguna che rispetti compatibilità e sostenibilità ambientale.

"Questo incontro - ha detto Musolino - è mirato all'ascolto delle istanze di un comitato che rappresenta una parte importante della comunità cittadina e regionale. Come amministratore pubblico ho la sensibilità e anche il dovere di dare ascolto a tutte le posizioni, anche quelle critiche. Noi abbiamo dimostrato, spero, che c'è una volontà di apertura, di discussione, loro ci hanno portato le loro osservazioni. Sarà il primo di una lunga serie di confronti, a cui noi siamo assolutamente disponibili ed aperti". "E' ovvio - ha proseguito - che ci sono delle differenze, altrimenti non saremmo qui, però su alcuni aspetti, se non altro, c'è la possibilità di costruire dei percorsi di comprensione reciproca che, a oggi, mi pare che siano mancati. Stiamo ragionando su quella che è la possibilità di accedere a questa laguna in maniera compatibile: stiamo pensando alle soluzioni alternative che siano sostenibili e compatibili con l'ambiente e il suo delicato equilibrio".

"Le nostre visioni future - ha commentato Luciano Mazzolin, del Comitato - sono abbastanza differenti, sia da quelle che ha anticipato il Ministro Delrio, sia il Comune di Venezia, sia in parte anche la nuova Autorità portuale. Abbiamo presentato anche le nostre richieste per un porto eco-compatibile. Ci sono delle difficoltà difficilmente superabili anche da nuovi progetti: se qualcuno vuole farne, che faccia pure; noi, nel caso, siamo pronti ad intervenire come siamo intervenuti precedentemente, se ci saranno aspetti contro gli interessi della città e della laguna". (ANSA).

## CROCIERISTICA

### Clia: «Le banchine vanno elettrificate»

Per abbattere l'impatto ambientale delle navi da crociera resta la «necessità di investimenti addizionali nel futuro in alimentazione elettrica per navi durante la sosta in porta». Quello che a Venezia, si sa, ancora manca. Lo scrive anche la Cruise lines international association (Clia), gigante del settore a livello mondiale, in un

recente studio commissionato proprio sulle performance ambientali. Occasione per la sua diffusione, l'ingresso di Clia in Confcommercio. Ebbene, secondo questo studio, nei porti europei le emissioni delle navi da crociera attraccate incidono solo per l'1,2% sul totale, contro il 22,3% dei container e il 31,4% dei general cargo. «I membri Clia

sono leader in ambito marittimo in tema di adozione di carburanti puliti - si legge -, di controllo delle emissioni e di predisposizione delle navi all'alimentazione elettrica in banchina». Tra le esperienze positive la nota ricorda anche l'accordo Venice blu flag per abbattere i contenuti di zolfo nel carburante.

© riproduzione riservata

**PORTO** Prove di dialogo con i No Navi. Il presidente vuole un parere dal ministero sul Vittorio Emanuele

## Crociere da Malamocco Musolino "accorcia" la Via

Vettor Maria Corsetti

VENEZIA

Prove tecniche di dialogo tra **Autorità portuale** e Comitato no grandi navi. Entrambi fermi sulle loro posizioni, ma comunque soddisfatti «per l'avvio di un confronto intellettualmente onesto e caratterizzato dalla volontà di trovare punti di convergenza dove possibile».

A precisarlo ieri è stato il presidente Pino Musolino, a conclusione di un incontro durante il quale ha definito i No grandi navi e l'associazione Ambiente Venezia «espressioni di una parte significativa della città e del Veneto, che va comunque ascoltata». Musolino però ha anche annunciato la sua intenzione di chiedere al ministero dell'Ambiente «una verifica di assoggettabilità alla Via dei lavori sul Vittorio Emanuele», replicando alle controparti, non meno ferme sul Duferco, che «il progetto alla bocca di porto di Lido è stato licenziato dalla Via con numerose prescrizioni di cui tenere conto. E lo stesso dicasi per le valutazioni tecnico-nautiche espresse da soggetti

**PORTO**

Nella foto grande la delegazione del "No Navi" in quella piccola il presidente Pino Musolino



diversi in sede di conferenza dei servizi». Insomma, una duplice doccia fredda per gli ambientalisti. Che pur elogiando «l'apertura mai manifestata prima», non hanno concesso sconti in relazione all'intento «di continuare a manifestare contro progetti tanto inutili quanto dannosi per il futuro della laguna». «Prendo atto delle affermazioni importanti rispetto a un'idea di economia che s'intende sostenere, nell'ambito di un percorso di comprensione reciproca - ha precisato il presidente **Autorità portuale** - In materia di crocieristica e non solo, stiamo esaminando tutte le soluzioni possibili per far sì che questo continui a essere un porto vivo e vitale nel rispetto dell'equilibrio della laguna». «Evidenti le differenze tra noi e il ministro Delrio, il Comune e in parte il neopresidente

**dell'Autorità portuale** - ha replicato Luciano Mazzolin di Ambiente Venezia - Le prescrizioni al Duferco sono migliorative. E questo resta l'unico progetto rispettoso dell'occupazione e accettabile dal punto di vista ambientale. Tutti gli altri sono stati bocciati dalla Via e da altri enti». E dopo la consegna a Musolino di un dossier aggiornato al 30 marzo, i commenti a più voci sull'incontro hanno lasciato spazio a un battibecco con Armando Danella, secondo cui «le grandi navi continueranno a circolare liberamente per altri 2-3 anni, in barba al Clini-Passera». Secca la risposta del presidente **dell'Autorità portuale** «Il decreto scatterà dalla disponibilità di una via di navigazione alternativa e praticabile: effettiva, non allo stato di progetto».

© riproduzione riservata

**Infrastrutture:** Tra i progetti finanziati nuova torre piloti, diga foranea e riassetto di Fincantieri a Sestri

# Porto di Genova torna a investire

Previsti 329 milioni di spese per i moli della Lanterna e di Savona



Raoul de Percebo  
GENOVA

L'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale (porti di Genova e Savona) punta sulle opere infrastrutturali e sblocca circa 329 milioni d'investimenti con il piano operativo triennale 2017-2019. Tra le opere in ballo di grande rilevanza ci sono la nuova diga foranea di Genova, la nuova torre piloti dello scalo (dopo il crollo della precedente abbattuta da una manovra della nave Jolly Nero che ha causato 9 morti) e il riassetto, con allargamento verso mare, dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente.

Dopo il lungo periodo di stallo determinato dall'attesa per le nuove regole di governance delle Autorità portuali, all'interno del quale lo scalo di Genova è stato commissariato per un anno, il presidente dell'Adsp Paolo Emilio Signorini, insediato a dicembre, ha

dato via libera, nei giorni scorsi, al documento che programma le opere da realizzare, forte dell'approvazione del primo bilancio del 2017. Signorini, insomma, ha superato lo scoglio principale dell'unione tra i due porti che la compongono e punta a riattivare progettazioni e realizzazioni fondamentali per l'Adsp che include il principale porto italiano di destinazione finale dei container (Genova).

Il nuovo bilancio mostra un avanzo di amministrazione 2017 pari a 194,7 milioni di euro che nel 2018, grazie agli investimenti previsti, scenderanno a 131 milioni e che caleranno ancora, nel 2019, a 85 milioni. «Finalmente - afferma Signorini - si utilizzano le risorse rimaste ferme negli anni scorsi». La principale anomalia del bilancio, in particolare della ex Autorità portuale di Genova, spiega ancora il presidente, «era questo gigantesco avanzo di amministrazione, che, a fine 2017, nonostante il forte impegno di risorse, resta a 194 milioni. Ciò significa che lo scalo, negli anni

## LE cifre

**194,7 milioni**

L'avanzo 2017

Il nuovo bilancio mostra un avanzo di amministrazione 2017 pari a 194,7 milioni di euro che nel 2018, grazie agli investimenti previsti, scenderanno a 131 milioni e che caleranno ancora, nel 2019, a 85 milioni

**77,91 milioni**

Gli investimenti

Nel 2017 saranno investiti complessivamente dall'Adsp 77,91 milioni (31,8 a Genova e 46 a Savona); nel 2018 150,1 milioni (140,5 a Genova e 9,5 a Savona) e nel 2019 100 milioni circa (44,4 a Genova e 55,5 a Savona), per un totale di oltre 328 milioni nel triennio, provenienti sia dagli avanzi di amministrazione che dalle entrate annuali dei due porti

passati, non è riuscito a progettare, appaltare e realizzare opere e quindi non c'è stata spesa. Per questo abbiamo deciso di iniziare ad aggredire questo avanzo».

A Savona, dice ancora Signorini, ci sono, in corso, opere di accessibilità, per il potenziamento dello scalo, che stiamo già finanziando sul 2017. A Genova invece sul 2017 si finanzia soprattutto la progettazione di opere «perché per spendere il carburante domani devo avviare la macchina oggi», mentre «le opere infrastrutturali di potenziamento o accessibilità a Genova cresceranno nel 2018 e 2019».

Nel 2017, dunque, saranno investiti complessivamente dall'Adsp 77,91 milioni (31,8 a Genova e 46 a Savona); nel 2018 150,1 milioni (140,5 a Genova e 9,5 a Savona) e nel 2019 100 milioni circa (44,4 a Genova e 55,5 a Savona), per un totale di oltre 328 milioni nel triennio (provenienti sia dagli avanzi di amministrazione che dalle entrate annuali dei due porti).

Di notevole rilevanza è la progettazione della nuova diga foranea del porto di Genova, con il pri-

mo lotto funzionale, cioè l'imboccatura di Ponente, alla quale sono destinati 6 milioni per il 2017 e 4 per il 2018. «È uno dei pochissimi grandi progetti infrastrutturali - sottolinea Signorini - che anche il Governo considera strategicamente rilevanti a livello nazionale. Noi in questo momento acceleriamo di nuovo sulla progettazione dopo che era già stata finanziata con fondi Ue che purtroppo non sono stati spesi e quindi restituiti: si trattava di circa 3 milioni. La diga attuale è del tutto inadeguata al porto e c'è piena sintonia con il Governo, che la considera, come ho detto, opera rilevante. Poi c'è la torre piloti che è «interamente coperta»: è finanziata sia la progettazione, con circa 700 mila euro, che la realizzazione, con 16 milioni. Pensiamo di realizzarla ragionevolmente entro il 2020».

Sul cosiddetto ribaltamento a mare di Fincantieri, invece, sono stanziati 80 milioni d'investimenti: «stiamo monitorando il Consiglio superiore dei lavori pubblici per il via libera definitivo».

DI PAOLO RICCIARDI

# Navi passeggeri e svolta green al centro del secondo Forum a Genova

Genova - Sarà dedicato alle navi passeggeri e alla svolta green del settore la seconda edizione del "Forum Shipowners & Shipbuilding", organizzato da *The MediTelegraph*, *Il Secolo XIX* e *Ttm-Tecnologie Trasporti Mare*, il prossimo 5 giugno a Genova.



Genova - Sarà dedicato alle navi passeggeri e alla svolta green del settore la seconda edizione del "Forum Shipowners & Shipbuilding", organizzato da *The MediTelegraph*, *Il Secolo XIX* e *Ttm-Tecnologie Trasporti Mare*, **il prossimo 5 giugno a Genova.**

L'evento, che coinvolgerà costruttori navali, armatori, fornitori e istituzioni, si svolgerà in due diverse sessioni. **La prima sarà introdotta da una relazione sulle nuove tecnologie** utilizzate dai cantieri navali per rispondere alle esigenze degli armatori in materia di sostenibilità ambientale. La discussione sarà poi animata dai rappresentanti dei principali armatori di navi da crociera e traghetti. **La seconda sessione sarà aperta da una relazione sull'evoluzione del mercato** (con riferimento anche alle nuove normative internazionali nel campo delle emissioni) e proseguirà con gli interventi di presidenti di Autorità di sistema portuale e sindaci di alcune delle più importanti città italiane.

La partecipazione al Forum (intitolato "Navi passeggeri, porti e ambiente / Il futuro verde dello shipping: investimenti, opportunità, effetti") **sarà gratuita** fino ad esaurimento posti, con iscrizione obbligatoria all'indirizzo e-mail [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com).

# Il Secolo XIX

L'EVENTO ORGANIZZATO DA SECOLO XIX E MEDITELEGRAPH

## Traghetti e navi da crociera, la svolta green sarà al centro del secondo Forum a Genova

**GENOVA.** Sarà dedicato alle navi passeggeri e alla svolta green del settore la seconda edizione del "Forum Shipowners & Shipbuilding", organizzato da *The MediTelegraph*, *Il Secolo XIX* e *Tm-Tecnologie Trasporti Mare*, il prossimo 5 giugno a Genova.

L'evento, che coinvolgerà costruttori navali, armatori, fornitori e istituzioni, si svolgerà in due diverse sessioni. La prima sarà introdotta da

una relazione sulle nuove tecnologie utilizzate dai cantieri navali per rispondere alle esigenze degli armatori in materia di sostenibilità ambientale. La discussione sarà poi animata dai rappresentanti dei principali armatori di navida crociera e traghetti. La seconda sessione sarà aperta da una relazione sull'evoluzione del mercato (con riferimento anche alle nuove normative internazio-

nali nel campo delle emissioni) e proseguirà con gli interventi di presidenti di Autorità di sistema portuale e sindacati di alcune delle più importanti città italiane.

La partecipazione al Forum (intitolato "Navi passeggeri, porti e ambiente / Il futuro verde dello shipping: investimenti, opportunità, effetti") sarà gratuita fino ad esaurimento posti, con iscrizione obbligatoria all'indirizzo email [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com).



Il cantiere navale Stx di Saint-Nazaire, in Francia

# Culmv, Authority e Regione chiedono aiuto ai terminalisti

Genova - Bilancio 2016: ai camalli servono 1,3 milioni per chiudere i conti. Vertice in Confindustria Genova con Signorini e Toti.



Genova - **Chissà se i terminalisti tireranno fuori dalle proprie tasche 1,3 milioni di euro.** Tanti, infatti, sono i soldi che servono alla **Compagnia Unica** del porto di Genova **per chiudere il bilancio 2016** e sistemare i conti dello scorso anno. A chiedere al mondo industriale di intervenire a favore dei camalli sono stati **il presidente dell'Authority di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, e Giovanni Toti, governatore della Regione Liguria.** I due hanno incontrato i terminalisti nella sede di **Confindustria Genova**, venerdì scorso, nel tentativo di trovare una soluzione a favore dei lavoratori della Culmv.

Il summit non si è chiuso con una fumata bianca, come avrebbero invece voluto i rappresentanti delle istituzioni, perchè una risposta da parte del mondo portuale che aderisce a Confindustria arriverà solamente nei prossimi giorni. La questione è infatti piuttosto delicata: **secondo fonti vicine al dossier, alcuni operatori genovesi ai vertici delle banchine del capoluogo ligure avrebbero già dato la loro disponibilità per aiutare economicamente la Compagnia a chiudere il bilancio, mentre altri avrebbero espresso più di una perplessità a riguardo.** Il presidente dei porti di Genova e Savona, nel tentativo di convincere i terminalisti più scettici, avrebbe garantito che nei prossimi mesi verrà trovata una soluzione al lavoro in banchina per evitare che in futuro possa ripetersi ancora una situazione di questo tipo. Ma non è bastato.

Nell'opera di convincimento di Signorini, in questo specifico caso **pesa in maniera negativa soprattutto lo studio realizzato dalla stessa Autorità portuale che ha monitorato la produttività della Culmv per un anno e mezzo abbondante, da gennaio 2015 a ottobre 2016.**

## - segue

---

Stando infatti ai numeri scritti nero su bianco da Palazzo San Giorgio, i turni di lavoro, in media, sono 516 al giorno ma i soci sono della Culmv arrivano a 888. A questi bisogna poi sommare gli 82 soci speciali - in scadenza e utilizzati quando sono indisponibili i portuali della Compagnia - e gli interinali (sono 56) che devono invece gestire "i picchi dei picchi", aiutare cioè quando nemmeno i soci della Culmv bastano per sbarcare la merce. Totale: 1.026 lavoratori che rappresentano la manodopera in porto.

Al summit, al quale hanno partecipato quasi tutti i rappresentanti dei terminal del porto di Genova, **tra cui Gilberto Danesi di Psa e l'imprenditore Aldo Spinelli**, non hanno invece preso parte i vertici della Compagnia Unica, che già nelle scorse settimane avevano definito «superficiale e inaccettabile» lo studio sulla Culmv realizzato da Palazzo San Giorgio. Un'analisi che il console **Antonio Benvenuti** ha etichettato come «non corrisponde a quello che risulta a noi» visto che «non ci sono esuberanti ma semmai siamo sotto organico». Nel futuro che riguarda la Culmv di Genova si inserisce poi anche il destino della **Pippo Rebagliati**, la compagnia dei lavoratori del porto di Savona. Con l'unificazione delle due Autorità portuali infatti, il presidente Signorini ha avviato un confronto con le due realtà, con l'obiettivo di trovare una soluzione a tutti i problemi che toccano i camalli. **Servono però 1,3 milioni di euro per voltare pagina. E senza l'aiuto dei terminalisti la situazione potrebbe diventare critica.**

SERVONO 1,3 MILIONI

Regione e Authority,  
appello ai terminalisti  
per i conti della Culmv

DELL'ANTICO >> 13



VERTICE IN CONFINDUSTRIA GENOVA CON SIGNORINI E TOTI

## Culmv, Authority e Regione chiedono aiuto ai terminalisti

Bilancio 2016: ai camalli servono 1,3 milioni per chiudere i conti

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Chissà se i terminalisti tireranno fuori dalle proprie tasche 1,3 milioni di euro. Tanti, infatti, sono i soldi che servono alla Compagnia Unica del porto di Genova per chiudere il bilancio 2016 e sistemare i conti dello scorso anno. A chiedere al mondo industriale di intervenire a favore dei camalli sono stati il presidente dell'Authority di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, e Giovanni Toti, governatore della Regione Liguria. I due hanno incontrato i terminalisti nella sede di Confindustria Genova, venerdì scorso, nel tentativo di trovare una soluzione a favore dei lavoratori della Culmv.

Il summit non si è chiuso con una fumata bianca, come avrebbero invece voluto i rappresentanti delle istituzioni, perché una risposta da parte del mondo portuale che aderisce a Confindustria arriverà solamente nei prossimi giorni. La questione è infatti piuttosto delicata: secondo fonti vicine al dossier, alcuni operatori genovesi ai vertici delle banchine del capoluogo ligure avrebbero già dato la loro disponibilità per aiutare

economicamente la Compagnia a chiudere il bilancio, mentre altri avrebbero espresso più di una perplessità a riguardo. Il presidente dei porti di Genova e Savona, nel tentativo di convincere i terminalisti più scettici, avrebbe garantito che nei prossimi mesi verrà trovata una soluzione al lavoro in banchina per evitare che in futuro possa ripetersi ancora una situazione di questo tipo. Ma non è bastato.

Nell'opera di convincimento di Signorini, in questo specifico caso pesa in maniera negativa soprattutto lo studio realizzato dalla stessa Authority portuale che ha monitorato la produttività della Culmv per un anno e mezzo abbondante, da gennaio 2015 a ottobre 2016. Stando infatti ai numeri scritti nero su bianco da Palazzo San Giorgio, i turni di lavoro, in media, sono 516 al giorno ma i soci sono della Culmv arrivano a 888. A questi bisogna poi sommare gli 82 soci speciali - in scadenza e utilizzati quando sono indisponibili i portuali della Compagnia - e gli interinali (sono 56) che devono invece gestire "i picchi dei picchi", aiutare cioè quando nemmeno i soci della

Culmv bastano per sbarcare la merce. Totale: 1.026 lavoratori che rappresentano la manodopera in porto.

Al summit, al quale hanno partecipato quasi tutti i rappresentanti dei terminal del porto di Genova, tra cui Gilberto Danesi di Psa e l'imprenditore Aldo Spinelli, non hanno invece preso parte i vertici della Compagnia Unica, che già nelle scorse settimane avevano definito «superficiale e inaccettabile» lo studio sulla Culmv realizzato da Palazzo San Giorgio. Un'analisi che il console Antonio Benvenuti ha etichettato come «non corrisponde a quello che risulta a noi» visto che «non ci sono esuberanti ma semmai siamo sotto organico». Nel futuro che riguarda la Culmv di Genova si inserisce poi anche il destino della Pippo Rebagliati, la compagnia dei lavoratori del porto di Savona. Con l'unificazione delle due Authority portuali infatti, il presidente Signorini ha avviato un confronto con le due realtà, con l'obiettivo di trovare una soluzione a tutti i problemi che toccano i camalli.

Servono però 1,3 milioni di euro per voltare pagina. E senza l'aiuto dei terminalisti

# Authority, un professore a Palazzo San Giorgio / IL CASO

Genova - Nominato il "valutatore di performance" di Genova e Savona. Falduto è docente di Economia aziendale. Giudicherà la produttività dei dipendenti.

Genova - Un professore universitario sbarca a Palazzo San Giorgio. E per certi versi dovrà, proprio come se fossero studenti, dare i voti ai dipendenti dell'Authority. **Leonardo Falduto, torinese e docente universitario di Economia aziendale presso l'Università degli Studi del Piemonte Orientale, è il primo "valutatore di performance" che avrà il compito di stimare il livello di organizzazione presente all'interno dell'ente che raggruppa i porti di Genova e Savona.** La decisione è stata presa dal presidente Paolo Emilio Signorini e dal segretario generale Alessandro Carena, anche se la nomina di Falduto verrà ufficializzata solamente la prossima settimana. Il compenso annuo lordo sarà pari a 16 mila euro e l'incarico avrà durata per il triennio 2017-2019. La nuova figura avrà, tra i vari incarichi, quello di comunicare «tempestivamente al segretario generale le eventuali criticità riscontrate» all'interno dell'ente, fornire «supporto tecnico al segretario generale nel processo di definizione degli obiettivi», «proporre al presidente la valutazione del segretario generale, dei direttori e l'attribuzione agli stessi della retribuzione di risultato» e supportare «i direttori nella definizione degli obiettivi dei dirigenti e dei relativi indicatori».

Falduto, laureato in Economia e commercio, assumerà il ruolo di «componente monocratico dell'Organismo Indipendente di Valutazione della Performance della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale». **Dal 2000 al 2002 è stato direttore generale del Comune di Savona e dal 1995 a oggi ricopre l'incarico di formatore per diversi committenti con particolare riferimento al controllo di gestione, all'organizzazione aziendale e alla gestione e valutazione delle risorse umane degli enti locali.** Il nuovo "valutatore di performance" è già stato componente di organismi di valutazione per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e per diversi comuni del Nord Italia. Al bando di gara non hanno potuto partecipare soggetti che attualmente ricoprono incarichi pubblici e cariche in partiti politici, mentre tra i requisiti necessari per partecipare alla gara sono stati richiesti un'esperienza maturata nel campo del management, laurea specialistica o diploma di laurea e buona conoscenza della lingua inglese. Falduto, che ha già incontrato i vertici dell'Authority a Palazzo San Giorgio, inizierà dopo Pasqua ad analizzare l'operato di tutti gli uffici di Genova e Savona per individuare le criticità e migliorare l'efficienza dell'intera struttura.

NOMINATO IL "VALUTATORE DI PERFORMANCE" DI GENOVA E SAVONA

## Authority, un professore a Palazzo San Giorgio

Falduto è docente di Economia aziendale. Giudicherà la produttività dei dipendenti

### IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Un professore universitario sbarca a Palazzo San Giorgio. E per certi versi dovrà, proprio come se fossero studenti, dare i voti ai dipendenti dell'Authority

Leonardo Falduto, torinese e docente universitario di Economia aziendale presso l'Università degli Studi del Piemonte Orientale, è il primo "valutatore di performance" che avrà il compito di stimare il livello di organizzazione presente all'interno dell'ente che raggruppa i porti di Genova e Savona. La decisione è stata presa dal presidente Paolo Emilio Signorini e dal segretario generale Alessandro Carena, anche se la nomina di Falduto verrà ufficializzata solamente la prossima settimana. Il compenso annuo lordo sarà pari a 16 mila euro e l'incarico avrà durata per il tri-



ennio 2017-2019. La nuova figura avrà, tra i vari incarichi, quello di comunicare «tempestivamente al segretario generale le eventuali criticità riscontrate» all'interno dell'ente, fornire «supporto tecnico al segretario generale nel processo di definizione degli obiettivi», «proporre al presidente la valutazione del segretario generale, dei direttori e l'attribuzione agli stessi della retribuzione di risultato» e supportare «i direttori nella definizione degli obiettivi

### LA CARRIERA

Leonardo Falduto, torinese laureato in Economia e commercio, è docente universitario di Economia aziendale presso l'Università degli Studi del Piemonte Orientale. In passato è stato direttore generale del Comune di Savona e componente di organismi di valutazione per diversi enti pubblici.

dei dirigenti e dei relativi indicatori».

Falduto, laureato in Economia e commercio, assumerà il ruolo di «componente monocratico dell'Organismo Indipendente di Valutazione della Performance della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale». Dal 2000 al 2002 è stato direttore generale del Comune di Savona e dal 1995 a oggi ricopre l'incarico di formatore per diversi committenti con particolare riferimento al controllo di gestione, all'orga-

nizzazione aziendale e alla gestione e valutazione delle risorse umane degli enti locali. Il nuovo "valutatore di performance" è già stato componente di organismi di valutazione per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e per diversi comuni del Nord Italia. Al bando di gara non hanno potuto partecipare soggetti che attualmente ricoprono incarichi pubblici e cariche in partiti politici, mentre tra i requisiti necessari per partecipare alla gara sono stati richiesti un'esperienza maturata nel campo del management, laurea specialistica o diploma di laurea e buona conoscenza della lingua inglese.

Falduto, che ha già incontrato i vertici dell'Authority a Palazzo San Giorgio, inizierà dopo Pasqua ad analizzare l'operato di tutti gli uffici di Genova e Savona per individuare le criticità e migliorare l'efficienza dell'intera struttura.

[www.themeditalegraph.it](http://www.themeditalegraph.it)

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## A Genova comitato sul bilancio



Emilio Signorini

## A Genova comitato

Il presidente della AdSP Paolo Emilio Signorini illustrando il disegno strategico 2017 che ha portato alla non semplice composizione dello strumento finanziario, frutto di un lavoro senza precedenti degli uffici amministrativi delle due ex Autorità Portuali.

“Sono molto soddisfatto - ha spiegato Signorini - perché con il consistente avanzo di amministrazione riusciremo a finanziare la progettazione e la realizzazione di alcune opere strategiche e a completare quelle già in essere”.

Entrando nel dettaglio del nuovo bilancio, l'avanzo di amministra-

zione 2017 è pari a 194,7 milioni di euro che scenderanno nel 2018 a 131 milioni e che caleranno ancora nel 2019 a 85 milioni di euro.

“Finalmente si utilizzano le risorse rimaste ferme negli anni scorsi - ha aggiunto il presidente Signorini - ed è nostra ferma intenzione rispettare i tempi di progettazione per realizzare le opere frutto di queste progettazioni”.

L'AdSP è stata definita “in buona salute”, anche dal comitato di gestione che ha esaminato il bilancio (presenti tutti e quattro i membri, Rino Canavese, Francesco Parola, Marco Doria e Domenico Napoli) avendo un saldo di gestione pari 26,6 milioni di euro e un saldo negativo in parte in conto capitale di 56,8 milioni di euro, risultato del finanziamento delle grandi opere sbloccate.

GENOVA - Adesso si comincia sul serio. A palazzo San Giorgio il comitato di gestione, è stato chiamato ad approvare il primo bilancio della AdSP unificata. La strategia che è stata definita con la manovra finanziaria 2017 ha come obiettivo primario quello di riattivare progettazioni e realizzazioni fondamentali per il sistema portuale rappresentato dalla nuova Autorità di Sistema Genova-Savona, attingendo dall'avanzo di bilancio risorse per circa 200 milioni.

“Il bilancio è lo strumento che consente finalmente all'ente di passare all'operatività e fare alcune scelte strategiche”, ha esordito il (segue a pagina 5)

L'entrate che ammontano complessivamente a 157 milioni di Euro hanno visto un consistente aumento grazie al gettito IVA del 2015 (sul 2014) e del 2016 (sul 2015) per un totale di 28 milioni di Euro che sommati all'IVA del 2016 fanno salire la cifra totale a 62,9 milioni di Euro. Il resto è rappresentato dalle entrate di parte corrente per 94,2 milioni di Euro.

Le uscite al netto delle partite di giro ammontano a 187,3 milioni di euro, di cui 67,6 milioni di Euro per le spese di aperte corrente, subendo un aumento sull'anno precedente dovuto al riconoscimento di oneri contrattuali per il personale rimasti bloccati negli anni pregressi; tra le spese generali si registra un incremento per spese di vigilanza e security, pulizia e bonifica, manutenzioni e ripara-

zioni di parti comuni.

Per la voce Spese in conto capitale, il totale è di 119,8 milioni di euro in totale, di cui 78,8 milioni sono per le opere connesse all'elenco annuale delle opere; 15,7 milioni soprattutto destinati alle progettazioni della nuova diga foranea e del ribaltamento a mare di Fincantieri; per la pavimentazione delle nuove banchine di Calata Bettolo e Ronco Canepa e per la nuova Torre Piloti. Per contributi e trasferimenti passivi sono disponibili 8,9 milioni di euro, sostanzialmente per il retroporto di Vado Ligure, VIO, e per completare parte dell'Accordo di Programma del 2008 sulle opere correlate alla costruzione della piattaforma multipurpose. Altri 15 milioni sono destinati al rimborso delle quote capitali di mutui contratti.

## PILOTINA BLOG

# GENOVA, IL MAXI-PORTO E LA LEZIONE EUROPEA

GIORGIO CAROZZI

**A**mmonisce Papa Francesco: amore e lavoro sono il motore della vita, chi sciaguratamente lo boicotta, si macchia di un peccato gravissimo. Infatti. Per andare sul sicuro, gli organizzatori della visita papale di fine maggio a Genova, decidono di ospitare il Pontefice nel luogo più simbolico possibile, un concentrato di contraddizioni e cadute senza speranza: l'Ilva di Cornigliano. Strano modo di coniugare pane e pesci alla speranza di una crescita dell'occupazione, dell'innovazione e di una rinnovata cultura industriale.

In questa scelta non c'è solo l'esaltazione della genovesità al ribasso, ma soprattutto la conferma che l'establishment cittadino non intende contare, progettare, investire e crescere. Piccolo è bello: atteggiamento tipico dell'imprenditoria e della politica che ostacolano esaltanti alleanze internazionali (ferrovie svizzere e tedesche collegate con Msc di Aponte e Psa di Singapore) per consolidare i soliti flussi di traffico ben controllato e ripartito e le rotture di carico che consentono di lucrare sulle mediazioni e la manipolazione di poca merce.

La sensazione è che l'immobilismo sia la bussola. Gianluigi Aponte, che con le ferrovie tedesche e svizzere potrebbe essere la vera alternativa, investe a pioggia un

po' in tutta Italia, senza scommettere fino in fondo su una via di accesso strategica dove localizzare il traffico del corridoio Reno-Alpi (o Gottardo). Evidentemente il patron di Msc – uno dei pochissimi cervelli illuminati dello shipping planetario – non si fida di Genova. O ha smarrito l'interesse oppure non crede a una alternativa concreta alle sue basi del Nord Europa.

La politica nazionale, appunto, scruta altri orizzonti e trasforma un terminal (Trieste) da 400 mila container in ago della bilancia sullo scacchiere marittimo nazionale. Più che eccellenti si sono rivelate le mosse della governatrice Serracchiani, a cominciare dall'alleanza con Fincantieri della Regione Friuli Venezia Giulia per il controllo della fabbrica di navi di Saint Nazaire. E poi il decreto legge sulle infrastrutture di prossima adozione, che assegna a quella Regione la gestione e la costruzione della nuova autostrada di Venezia. Zero assoluto da parte del governo su Genova e sul ruolo del suo porto, mentre Trieste è al centro di ogni strategia.

Prospettive? Inquietanti, a sentire i candidati sindaco sul fronte del porto. Finora niente di serio. Dichiarazioni che denotano miopia e propensione al consociativismo, visioni distorte e assoluta ignoranza della materia. Arduo supporre che, da solo e privo di poteri speciali, il nuovo presidente dell'Autorità, Paolo Signorini riesca ad esprimere un cambiamento di linea. Al massimo potrà assegnare o allungare concessioni senza alcuna garanzia di nuovi business.

Naturalmente c'è una possibilità di rinascita della portualità ligure: l'alleanza con i player che operano sui mercati di destinazione e pro-

venienza, da coinvolgere davvero nella gestione dell'unico porto europeo. In questo senso non può più essere ignorata l'opzione offerta da Sbb (ferrovie svizzere) e Db Shenker (ferrovie tedesche) che insieme a Msc potrebbero essere interessate a gestire un terminal a Genova, per sostenere il traffico sul Gottardo, localizzato in Baviera e Baden Württemberg. Se fosse questa la strategia vincente, avrebbe importante valenza anche la recentissima proposta degli spedizionieri di costituire una zona di sviluppo portuale asservita al corridoio. Così come potrebbe risultare stimolante e innovativa un'intesa fra i Politecnici di Torino e Milano e l'Università di Genova, per realizzare un centro di eccellenza in materia di infrastrutture e trasporti. E dimostrare, in estrema sintesi, che il simbolo dello sviluppo e del lavoro non è l'Ilva.

### STRATEGIE

La rinascita passa dall'alleanza con i player che operano sui mercati di destinazione

## IL FRONTE DEL PORTO

### IL DIBATTITO

IL CAPOGRUPPO DEL PD RAFFAELLA PAITA INTERVIENE SUI NODI DELLA PORTUALITÀ E DEL CROCIERISMO ANCHE ALLA LUCE DELLE RIFLESSIONI FATTE SU "LA NAZIONE" DA ALESSANDRO LAGHEZZA

# «Ok ai lavori per il nuovo pennello Confronto prematuro sul Garibaldi»

*Pressing di Paita per trasformare Santo Stefano in zona economica speciale*

- LA SPEZIA -

**AVANTI** tutta con il nuovo molo crociere e gli altri interventi strategici per la portualità. Sul Garibaldi stessa linea di Manfredini: a tempo debito si passerà attraverso il confronto. Il capogruppo regionale del Pd Raffaella Paita sposa le recenti dichiarazioni del candidato sindaco del centrosinistra, e anche alla luce dell'intervista rilasciata a "La Nazione" dal presidente degli spedizionieri Alessandro Laghezza, interviene sulle prospettive di sviluppo dello scalo e delle aree retroportuali. A cominciare dalla tabella di marcia per la realizzazione delle opere previste dal piano regolatore. «Andando per ordine - sottolinea Paita - credo si debba ultimare le fasi di dragaggio, ricollocare le marine in un dialogo costruttivo, come mi pare la presidente Roncallo stia garan-

tendo, e consentire a Lscit e Tartos di partire quanto prima con la realizzazione degli interventi previsti e che aumenteranno le capacità del nostro porto. Bisogna fare presto anche alla luce dell'accelerazione impressa in importanti progetti di sviluppo da parte di porti a noi vicini come Darsena Europa a Livorno». Il consigliere regionale entra anche nel merito del dibattito sull'opportunità del 'pennello'. «Sono d'accordo sulla realizzazione del nuovo molo, anche alla luce del parere favorevole espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dagli enti preposti. Il turismo crocieristico è infatti un obiettivo irrinunciabile per la nostra città, sia in termini economici sia sul piano della rivendicazione dell'identità. Ma dato che sicuramente la fase realizzativa richiederà qualche anno, è prematuro al momento discutere di cambiare la destinazione d'uso al molo Garibal-

di. Come ha detto Manfredini ci dovrà essere un corretto confronto. Occorre dunque un'attenta programmazione degli interventi per poter difendere e conciliare tutte le funzioni, ivi compresa quella della cantieristica, per la quale la città dovrebbe interrogarsi sugli effetti dei recenti sviluppi di Fincantieri con l'acquisizione di diversi cantieri stranieri». In quest'ottica il capogruppo Pd rivolge la propria attenzione soprattutto alle opportunità del versante santostefanese. «Credo che vi sia la possibilità di realizzare una Zes, Zona economica speciale, recentemente prevista nel nostro paese e sulla quale puntano già alcuni porti del Sud per attirare investimenti e imprese. Con un'oculata regia questa opportunità potrebbe consolidare la logistica nella nostra città e provincia, e attribuire al retroporto una funzione strategica di grande valore economico-produttivo capace anche di aumentare l'occupazione».

### LA PROSPETTIVA

«La città si interroghi sulle opportunità legate allo sviluppo di Fincantieri»

- segue



**PARTITO DEMOCRATICO** Il capogruppo Pd in Consiglio regionale Raffaella Paita interviene sul porto



**Turismo  
via mare**

**Il turismo crocieristico è un obiettivo irrinunciabile per la nostra città, sia in termini economici sia sul piano della rivendicazione dell'identità. Ok ai lavori per il nuovo molo, anche alla luce del pronunciamento del Cslp**

### CRISI DEL LAVORO » RABBIA OPERAIA

# Grandi Molini, rottura definitiva I sindacati: sciopero generale

Momenti di tensione quando un gruppo di manifestanti viene respinto dalle forze dell'ordine mentre cerca di entrare dov'era in corso la riunione. Rossi: mai vista una chiusura così totale

di Matteo Scardigli  
LIVORNO

«Si farà la guerra ma questi la banchina non la pigliano». «Questi» sono la Grandi Molini Italiani: in quella frase, in quella voce si sente la rabbia dei lavoratori dopo che l'azienda ha chiuso ulteriormente a ogni dialogo rigettando a Palazzo Della Gherardesca la proposta della Regione di congelare i 17 licenziamenti previsti almeno fino al termine dell'incontro al ministero dello sviluppo economico previsto per giovedì 20.

«Non abbiamo mai registrato un atteggiamento del genere da parte di un'azienda», sottolinea una durissima nota delle segreterie territoriali dei sindacati Cgil Cisl Uil: «È uno schiaffo alle istituzioni, al governo, e ai lavoratori, perciò abbiamo chiesto al prefetto di aprire le procedure per la proclamazione dello sciopero generale». Nel pomeriggio hanno bussato alla porta della prefeta Anna Maria Manzoni per «informare i rappresentanti del governo dell'atteggiamento sprezzante dell'azienda».

Secondo quanto riferito da fonti sindacali, l'idea con cui la proprietà si era presentata alla discussione era riassumibile così: 17 licenziamenti subito e 13 da discutere al ministero. Le organizzazioni di lavoratori hanno rispedito al mittente la proposta e, come riporta la nota confederale, «ancora prima della stesura del verbale d'incontro, l'azienda ha lasciato il tavolo».

I sindacati denunciano da tempo che la situazione sociale locale è «esplosiva» e «va acuitizzandosi di giorno in giorno, aggravata dalle crisi già in corso (Gmi, Aferpi e UniCoop) e da «quelle che si apriranno presto». Cgil Cisl Uil dicono che «non possiamo che rispondere con

un'azione forte, soprattutto dopo che un'azienda si rifiuta categoricamente di utilizzare gli strumenti a disposizione per le aree di crisi complessa come le nostre». Con un comportamento giudicato «irresponsabile e assolutamente irrispettoso».

La decisione di non voler sospendere la procedura di mobilità «va a sommarsi a quella di non voler utilizzare la cassa integrazione straordinaria per 12 mesi, prevista per le aree di crisi complessa»: a farlo rilevare è la Regione. È il governatore Enrico Rossi, che domani sarà ai cancelli dell'impianto industriale presso il presidio degli operai Gmi, rincara la dose: «Giudico il comportamento dell'azienda al limite della decenza, oltre che irragionevole ed irresponsabile». Poi ribadisce: «In questa vicenda si è perso qualsiasi barlume di logica dato che non ho memoria di una chiusura così totale da parte di un'azienda, in tutte le vertenze fin qui affrontate».

«Siamo al capolinea», dice Michele Rossi, numero uno del sindacato Flai Cgil: «E se questa situazione dovesse perdurare la nostra posizione sarà ferma. **Ancora una volta** non deve avviare le procedure per il rifacimento della banchina».

Anche i consiglieri comunali, riuniti in sessione straordinaria in una stanza attigua all'interno dell'ex Pascoli gestito dalla Provincia, in un atto ufficiale esprimono «sconcerto e preoccupazione di fronte all'arroganza della Gmi» e sottoscrivono la proposta di Gianfranco Simoncini, consigliere del governatore Rossi per i problemi del lavoro, di chiedere l'intervento congiunto delle istituzioni.

Palazzo della Gherardesca in via Gallei si era trasformato fin dalla mattina nell'epicentro della crisi del lavoro nel nostro territorio: in discussione nella terza

commissione convocata d'urgenza dal presidente Daniele Galli la sorte non solo del caso Grandi Molini ma anche della vertenza che riguarda il Lucarelli Terminal in porto. Non senza che la tensione sociale facesse capolino: all'interno dell'edificio era in programma un blindatissimo tavolo interistituzionale insieme a Simoncini e all'assessora comunale Francesca Martini che vedeva la presenza dei rappresentanti di un vasto arcipelago di sigle sindacali; a pochi metri di distanza era in riunione la commissione comunale straordinaria che mirava ad esprimere vicinanza ai lavoratori. E intanto gli operai aspettavano giù dabbasso arroccati dietro gli striscioni. Quando, dopo neanche mezz'ora di riunione con il portavoce di Gmi, i sindacati hanno riferito della brusca rottura si è scatenata l'ammarezza: grida e proteste contro l'azienda, culminata in un tentativo - bloccato dalle forze dell'ordine - di fare irruzione da parte di un gruppo di manifestanti dentro l'edificio dove si teneva la riunione.

- segue

## Lucarelli Terminal, ora sono Regione e Comune a prendere in mano la situazione



Lo avevano chiesto i sindacati Filt e Cgil: adesso i problemi del Lucarelli Terminal, l'impresa di proprietà dell'ex bomber, sono approdati in Regione con il via a un tavolo istituzionale per affrontare una crisi aziendale che, secondo quanto riferisce il sindacato, mette a rischio una ventina di posti di lavoro. Filt e Cgil sottolineano di aver «ottenuto l'impegno di Regione Toscana e Comune di Livorno a intervenire concretamente per una

risoluzione positiva della vertenza». Si è appreso che al tavolo emerso che «la Lucarelli sarà oggetto di un'acquisizione e all'Authority sarà chiesto di verificarne la effettiva solidità». Dall'inizio di quest'anno l'azienda ha collocato in cassa integrazione - zero ore, scadenza fine luglio - i 27 addetti, non più di otto sono stati riassorbiti in altre realtà produttive presenti sul territorio. Filt e Cgil hanno chiesto che,

qualora tale ingresso di un nuovo socio dovesse trovare intoppi e saltare, fossero le istituzioni a mettere in moto il "parto per il lavoro" guidato dall'Authority («abbiamo ottenuto garanzie in tal senso»). A nome della Regione, Simoncini si è anche detto disponibile a avviare un confronto sul lavoro portuale, a partire da sicurezza e carichi di lavoro, con il presidente Enrico Rossi e l'assessore Vincenzo Ceccarelli.



## LA CITTA' E IL LAVORO

**LO STABILIMENTO MOLITORIO**  
LO STABILIMENTO MOLITORIO È STATO RIAPERTO  
NEL DICEMBRE 2016 ED È STATO NUOVAMENTE  
CHIUSO A MARZO DOPO L'ANNUNCIO DEGLI ESUBERI

# «Grandi Molini, siamo al capolinea» Esplode la rabbia dei dipendenti

*Pressing dei sindacati sulle istituzioni. Verso lo sciopero generale*

di MONICA DOLCIOTTI

-LIVORNO-

IERI mattina Grandi Molini ha abbandonato il tavolo di confronto per la procedura di mobilità con le istituzioni e i sindacati mentre i funzionari della Regione stavano scrivendo il verbale. La delegazione di Grandi Molini se ne è andata via dopo aver respinto le proposte di sindacati e della Regione per rinviare la chiusura della procedura di mobilità dopo il 20 aprile, giorno della convocazione al ministero dello sviluppo. Uliano Bardini a nome della Cisl stigmatizza il comportamento di Grandi Molini. «Il suo è stato un atteggiamento irresponsabile da cui emerge la totale mancanza di rispetto verso i lavoratori e la città con tutte le istituzioni». Infatti subito dopo l'annuncio delle fumate nere è esplosa la rabbia tra i lavoratori in attesa da ore nel cortile a Palazzo della Gherardesca. Solo la presenza dei carabinieri e della polizia ha impedito che irrompessero. Nel pomeriggio in Prefettura sono stati convocati i sindacati che avevano chiesto un incontro urgente. A ricevere la delegazione al Palazzo del Governo è stato il capo di gabinetto che ha confermato l'impegno del prefetto a fare pressione sul governo a Ro-



**ALTA TENSIONE** Grandi Molini ha abbandonato il tavolo di confronto per la procedura di mobilità con le istituzioni

ma per tenere alta la sua attenzione sulla situazione di Livorno e provincia. È toccato al segretario generale della Flai Cgil Livorno, Michele Rossi, annunciare la decisione di Grandi Molini di abbandonare il tavolo a Palazzo della Gherardesca. «Siamo al capolinea - ha detto - e se questa situazione dovesse perdurare la nostra posizione sarà ferma. **La Regione Toscana** non deve avviare le procedure per il rifacimento della banchina per Grandi Molini (con un investimento di 5

milioni, ndr) e se necessario metteremo le tende ed un presidio anche sulla banchina, come stiamo già facendo davanti ai cancelli dello stabilimento». Insomma in vista dell'incontro al Mise del 20 aprile il clima si sta surriscaldando. E non si esclude che i lavoratori raggiungano Roma in massa per l'incontro al ministero. Nelle stesse ore la commissione lavoro del Comune, riunita in via Galilei, ha votato un documento all'unanimità per chiedere a Grandi Molini «la so-

spensione della procedura di licenziamento, **il licenziamento** di fare pressione sull'azienda per evitare i licenziamenti. E al sindaco di Livorno quale presidente Anci Periti di farsi portavoce di iniziative per coordinare in Toscana i territori delle aree di crisi».

**I SINDACATI**, uscendo dalla Prefettura, hanno poi annunciato l'avvio delle procedure per proclamare lo sciopero generale provinciale e unitario per protestare non so-

### I NUMERI

**L'azienda ha annunciato il licenziamento di 17 dei 45 lavoratori**

lo contro la proposta del gruppo Grandi Molini di licenziare 17 dei 45 dipendenti e di chiedere il contratto di solidarietà per altri 13. Ma anche per tutte le altre crisi aperte tra cui quella del polo siderurgico di Piombino ed Unicoop Tirreno. Intanto fervono i preparativi per il pranzo di Pasqua al presidio Grandi Molini al quale parteciperà anche il presidente della Regione Enrico Rossi. Spi-Cgil Lega Nord e i lavoratori portuali si stanno adoperando per i preparativi.

## LA LOTTA CONTRO I LICENZIAMENTI

# Oggi il governatore e il vescovo con gli operai di Grandi Molini

Davanti ai cancelli dell'impianto di Grandi Molini in via Leonardo Da Vinci, al fianco dei lavoratori in lotta per difendere il posto di lavoro dopo che l'azienda ha deciso di rompere ogni canale di dialogo.

È dal quartier generale fiorentino della Regione Toscana che arriva la conferma di una presenza annunciata già qualche giorno fa: il presidente della Regione **Enrico Rossi** passerà la Pasqua a Livorno, partecipando al pranzo di Pasqua insieme agli operai della Grandi Molini, che stanno presidiando l'azienda in segno di protesta contro i licen-

ziamenti annunciati e la rottura unilaterale del confronto sindacale da parte dell'azienda.

A far visita agli operai di Grandi Molini non sarà soltanto il governatore, al presidio che hanno predisposto davanti allo stabilimento arriverà nella tarda mattinata anche il vescovo **Simone Giusti**, che non di rado ha messo al centro della propria attenzione pastorale la "fame" di lavoro. L'appuntamento col vescovo è previsto dopo che celebrazione in cattedrale della messa di Pasqua e la successiva benedizione dei bambini sul sagrato, dunque attorno alle 12.

## LE SPINE DELLA CITTÀ

### FRONTE UNICO

SI FA STRADA L'IDEA CHE OLTRE AI SINDACATI VENETI ANCHE I GOVERNATORI ZAIA E SERRACCHIANI POSSANO INTEVENIRE NELLA GRANDI MOLINI CHE HA STABILIMENTI A MARGHERA-VENEZIA E TRIESTE

# Oggi vescovo e governatore Rossi insieme al presidio Grandi Molini

*Monsignor Giusti: «L'azienda faccia posto ad altre imprese»*

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

PASQUA con i lavoratori di Grandi Molini. Il presidente della Regione Enrico Rossi si unirà a loro per il pranzo. Ma raggiungerà il presidio davanti allo stabilimento di molitorio anche il vescovo monsignore Giusti. Una gara di solidarietà e vicinanza agli operai, agli impiegati e alle loro famiglie in questi giorni travagliati che li vedono mobilitati a difesa del posto di lavoro e del futuro. «Questa vertenza nasce dall'accordo del luglio 2016 in Regione che doveva gettare le basi per il rilancio dello stabilimento di Livorno - ci ricorda il presidente Rossi alla vigilia del suo arrivo a Livorno - Accordo fatto saltare da Grandi Molini immotivatamente. Non convince infatti la sua decisione di avere nuovamente chiuso l'impianto, rispetto nel dicembre 2016 come previsto nell'accordo. E non convince il fatto che abbia deciso di avviare la procedura di mobilità prima per 30, poi solo per 17 lavoratori chiedendo per i restanti 13 i contratti di solidarietà. Questo nonostante la disponibilità dei sindacati ad accettare il taglio di 17 posti, ma in un anno e mettendo in campo la protezione sociale per questi lavoratori prevista per le aree di crisi complessa quale è Livorno». «L'azienda è in concordato - rammenta il governatore - e questo non ci consente di avere ulteriori strumenti per controbattere. Abbiamo così fatto pressing sul governo e vediamo se ci saranno degli spiragli». Il riferimento è al tavolo del ministero dello sviluppo economico del 20 aprile dove è stata convocata anche Grandi Molini. Il tavolo romano servirà infatti ad alza-



LOTTA PER IL LAVORO I dipendenti di Grandi Molini proseguono la mobilitazione

### OBBIETTIVO

«Il tavolo al Mise il 20 aprile deve servire ad alzare il tiro su questa difficile vertenza»

re il livello della vertenza. A questo punto della vicenda sarà inevitabile che non solo la Regione Toscana si mobiliti, ma anche la Regione Veneto perché come riferisce Alessandro Zamotto del sindacato Flai-Cgil Veneto «la crisi di Grandi Molini ha coinvolto in questi anni anche gli stabilimenti di Rovigo (dove ha sede il gruppo), con il trasferimento di tutte le maestranze a Mar-

ghera-Venezia e Trieste con una riduzione della presenza aziendale». «È grave - conclude Rossi, ex Pd ora Mdp - che Grandi Molini riduca il personale di Livorno, un ridimensionamento di questa portata mette a repentaglio la stessa sopravvivenza del sito produttivo».

OGGI al presidio arriverà anche il vescovo. «Ci sarò per dare il mio sostegno ai lavoratori e all'iniziativa del presidente Rossi - conferma - Resta poi il fatto che non riesco a capire l'irrigidimento di Grandi Molini che non arretra sui 17 licenziamenti. Mi domando infatti: cosa vuole fare? Non è che

questa mossa è il preludio ad altri licenziamenti? E alla chiusura dello stabilimento? L'azienda scopre le carte. Non si può fare un'operazione del genere in un territorio così martoriato. Non posso accettare altri disoccupati da padre di una famiglia come la città di Livorno dove già troppi nostri figli sono senza lavoro e sono in grave difficoltà». E lancia un suggerimento. «In porto i traffici sono in aumento, allora se Grandi Molini vuole lasciare lo faccia, ma per permettere ad altre imprese di subentrare nel sito creando posti di lavoro e sfruttando la banchina portuale che è strategica ad esempio per il traffico delle auto».

# Pasqua di lotta al presidio Grandi Molini

Il governatore Rossi si siede a tavola con gli operai. Il sostegno di vescovo e istituzioni. Ora occhi sull'incontro al ministero

di **Nicolò Ceconi**  
LIVORNO

Pasta al pomodoro, salsicce, bistecche, vino rosso. E tensione mista a speranza. È stato un pranzo di Pasqua particolare per gli operai della Grandi Molini Italiani che da giorni sono in mobilitazione contro i 17 licenziamenti annunciati dall'azienda. Il picchetto che i lavoratori hanno allestito davanti all'ingresso della fabbrica in via Leonardo Da Vinci è stato l'habitat di un insolito pranzo pasquale, con la speranza di trovare come sorpresa nell'uovo un accordo tra le parti per mantenere tutti i posti di lavoro. Come

annunciato, al pranzo degli operai ha partecipato anche il presidente della Regione Toscana, **Enrico Rossi**. Al presidio, per la benedizione, è arrivato anche il vescovo **Simone Giusti**. «Pasqua è un giorno di lavoro – ha spiegato il vescovo – perciò purtroppo non posso trattenermi perché ho altri impegni da altre parti. Ma pregherò per voi, affinché si possa raggiungere una soluzione. Il 20 aspetto notizie, sperando che siano positive». Giovedì è infatti in programma un incontro al ministero.

In mattinata al presidio sono arrivati anche il sindaco **Filippo Nogarin** con la figlia, e il consigliere regionale del Pd, **Francesco Gazzetti**.

«Non è possibile trattare i lavoratori come sacchi di patate – ha ripetuto il governatore Rossi, che è rimasto al tavolo con i lavoratori –, bisogna ristabilire il giusto rapporto tra capitale, lavoro e istituzioni, evitando che gli operai perdano i propri diritti e che le istituzioni perdano la credibilità».

«In quanto presidente della Regione – ha aggiunto –, rappresento le istituzioni e non potevo disertare questo appuntamento. Il lavoro è un argomento fondamentale e lo è anche a Pasqua. Noi ci siamo, e questa è la dimostrazione. Sosterremo la battaglia degli operai della Grandi Molini

con tutte le nostre risorse, sperando che l'azienda dimostri di avere la stessa dignità e serietà dei suoi dipendenti».

A cucinare la pasta, come un grande chef, il delegato Fim Cgil, **Axel Lupi**, mentre da un'altra parte un bidone era stato adibito a braciere per cuocere la carne.

Istituzioni, operai e sindacati. Alla fine al pranzo hanno partecipato circa 40 persone. «Sosteniamo la proposta dei sindacati di attivazione dei meccanismi di protezione sociale – ha chiuso Rossi –, speriamo che il 20 si possa trovare un accordo e ci si possa capire meglio dell'altra volta, quando la controparte ha disertato l'appuntamento...».



Il governatore della Toscana, Enrico Rossi, al tavolo con i lavoratori (Repetti/Pontafoto)



Monsignor Simone Giusti parla con lavoratori e sindacalisti della Cgil (Repetti/Pontafoto)



Chef d'eccezione al presidio (Repetti/Pontafoto)



La Pasqua al presidio di protesta dei lavoratori di Grandi Molini (Repetti/Pontafoto)

**L'INCUBO-CRISI** Domani e giovedì gli incontri al Mise per le nostre vertenze

In Economia e pag 2-3

## Grandi Molini e acciaierie Pasqua di lotta per gli operai

Il vescovo e il governatore Rossi domenica pranzano al presidio dei lavoratori davanti allo stabilimento di via Leonardo da Vinci. A Piombino prosegue l'occupazione del consiglio



### PASQUA DI LOTTA

**L'APPUNTAMENTO AL MISE**  
GIOVEDÌ 26 L'INCONTRO SU GRANDI MOLINI  
L'AZIENDA INTENDE METTERE IN MOBILITÀ  
17 DEI 45 DIPENDENTI E GLI ALTRI IN SOLIDARIETÀ

**Esempio di dignità**

«Questi lavoratori che stanno dimostrando una grandissima dignità, la stessa che l'azienda dovrebbe avere»

di MONICA DOLOTTI

-LIVORNO-

UN PRANZO di Pasqua carico di significati quello di domenica per i lavoratori di Grandi Molini, che si sono seduti a tavola con il governatore della Toscana Enrico Rossi e con Ottaviano Simoncini, il suo consigliere per il lavoro. È prima ancora hanno ricevuto la visita del vescovo di Livorno e monsignore Simone Giusti. Il primo ancora dell'arrivo dell'insostituibile «corno melastico pasquale», era passato anche al sindaco Nogarini a portare la sua solidarietà. Politici e religiosi, amministratori pubblici e noie e Potere assoluto e potere religioso, si sarebbe detto in altri tempi, schierati insieme a difesa del lavoro e della dignità di chi da un momento all'altro rischia di finire sul lastrico. Questo per la decisione del gruppo Grandi Molini di stracciare l'accordo firmato in Regione nel luglio 2016 per far riprendere la produzione allo stabilimento metalmeccanico di Livorno. Infatti dopo la riapertura dell'impianto minacciate il porto lo scorso dicembre, a febbraio di quest'anno è arrivata la decisione di licenziare 30 dei 45 dipendenti. Poi ridotti a 17 per i restanti Grandi Molini chiederà di fare autorizzare i contratti di solidarietà.

INTANTO a Pasqua il governatore

## Vescovo e governatore tra gli operai Pranzo in fabbrica a Grandi Molini

Rossi: «Le soluzioni si cercano insieme, così si dà credibilità alle istituzioni»

**I passaggi**

### Schiarita a dicembre

Dopo la cassa integrazione dal 7 settembre 2015 al 6 dicembre 2016 lo stabilimento ha riaperto il 17 dicembre 2016 per la pulizia dell'impianto

### Procedura di mobilità

Il 1 febbraio Grandi Molini e la sua consociata Promolog hanno inviato a 30 dipendenti di Livorno la lettera di licenziamento con messa in mobilità

### L'azienda non tratta

Dopo l'annuncio del licenziamento l'azienda ha chiuso lo stabilimento. E al tavolo della Provincia, dopo avere preso tempo, ha respinto ogni la proposta di cassa integrazione

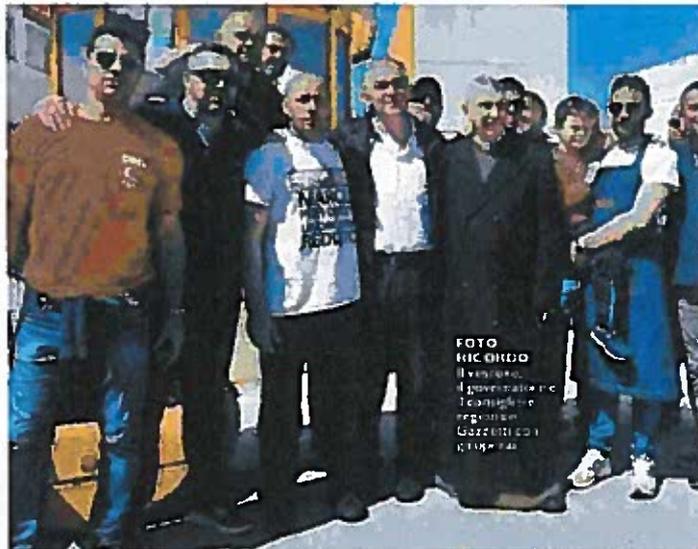


FOTO RICCARDO  
Il vescovo e il governatore pranzano con i lavoratori di Grandi Molini

**Monsignor Giusti**

«Sono a favore della giustizia ovunque sia da affermare: sia per quanto riguarda il diritto alla casa, sia per il diritto all'occupazione»

re Rossi ha lasciato il suo messaggio «I lavoratori che si possono trovare insieme senza parti contrarie che mettono sul lastrico 17 famiglie. Bisogna negoziare il rapporto tra capitale, lavoro ed istituzioni. Bisogna che il capitale si confronti con i lavoratori. E le istituzioni in questo modo possono diventare di nuovo credibili agli occhi dei lavoratori stessi. Altrimenti perdono la loro credibilità. Io sono qui oggi (domenica, ndr) perché prima di tutto è una lotta democratica». E in vista del tavolo al Mise il 20 aprile, lo voglio condividere che in quella sede noi (Grandi Molini) e noi ci capiamo. Spero sia l'occasione per trovare una soluzione concordata con l'azienda che riguarda non solo questi 17 lavoratori, ma anche un intero comparto quello agricolo legato all'attività molitoria e del porto di Livorno e del suo ruolo. È una bat-



VICINANZA  
Un altro momento del pranzo di Pasqua a Grandi Molini

tiglia per lo sviluppo di una zona come questa particolarmente martoriata dai licenziamenti, dalle difficoltà, dalla crisi economica. Il consigliere regionale del Pd Francesco Gazzetti ha invece usato un linguaggio più diretto. «Quella delle istituzioni e la mia al presidio di Grandi Molini era doverosa per

esprimere vicinanza e solidarietà a lavoratori che stanno dimostrando una grandissima dignità, la stessa che dovrebbe essere usata nei loro confronti da una proprietà che insieme alla dignità dovrebbe avere una decenza che sino ad ora è mancata». «Sono a favore della giustizia ovunque sia da affermare: sia per il

diritto alla casa, sia per il diritto all'occupazione» ha detto il vescovo Ciusti salutando i lavoratori al presidio. E come ci ha fatto piacere che i lavoratori al presidio mi abbiano chiesto di pregare per loro. Io non ho fatto appello al mio ruolo di uomo della Chiesa. Lo farò con serenità e coerenza».

**Generosità**

### La gara di solidarietà di portuali, imprese e sindaco Nogarini

NON POTEVA mancare Anzi Lupi, delegato Fli-Cgil della Cgil. È stato lui a cucinare il pranzo di Pasqua al presidio Grandi Molini con Simone Angella (della segreteria Cgil) nei panni di aiuto cuoco. Anzi si era già mobilitato con i suoi compagni di lavoro per il presidio al call center People Care di Giustizia. Domenica ha cucinato pasta al pomodoro e carne alla brace. Gino Unipart e Ferruccio D'Arco Toscano hanno donato carne e vino. I dolci li ha portati Gazzetti. Il sindaco Nogarini uovo e schiacciata di Pasqua.

lo dichiaro e lasci il campo a chi vuole investire sul suo sito. Come padre di casa e poi mi occupo di tutti, per cui mi ha fatto piacere che i lavoratori al presidio mi abbiano chiesto di pregare per loro. Io non ho fatto appello al mio ruolo di uomo della Chiesa. Lo farò con serenità e coerenza».

## PASQUA DI LOTTA

**L'APPUNTAMENTO AL MISE**  
GIOVEDÌ 20 L'INCONTRO SU GRANDI MOLINI  
L'AZIENDA INTENDE METTERE IN MOBILITÀ  
17 DEI 45 DIPENDENTI, E GLI ALTRI IN SOLIDARIETÀ



**Esempio di dignità**

«Questi lavoratori che stanno dimostrando una grandissima dignità, la stessa che l'azienda dovrebbe avere»

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

UN PRANZO di Pasqua carico di significati quello di domenica per i lavoratori di Grandi Molini, che si sono seduti a tavola con il governatore della Toscana Enrico Rossi e con Gianfranco Sissociani, il suo consigliere per il lavoro. E prima ancora hanno ricevuto la visita del vescovo di Livorno monsignore Simone Giusti. È prima ancora dell'arrivo dell'inevitabile scirocco marittimo pasquale, era passato anche il sindaco Nogarini a portare la sua solidarietà. Politici e religiosi, amministratori pubblici e nono e l' potere sociale e potere religioso, si sarebbe detto in altri tempi, schierati insieme a difesa del lavoro e della dignità di chi da un momento all'altro rischia di finire sul lastrico. Quanto per la decisione e del gruppo Grandi Molini di stracciare l'accordo firmato in Regione nel luglio 2016 per far riprendere la produzione nello stabilimento molitorio di Livorno. Infatti dopo la riapertura dell'impianto adiacente il porto lo scorso dicembre, a febbraio di quest'anno è arrivata la decisione di licenziare 30 dei 45 dipendenti. Poi ridotti a 17 più per i restanti Grandi Molini chiederà di farsi autorizzare i contratti di solidarietà.

INTANTO a Pasqua il governo-



**Monsignor Giusti**

«Sono a favore della giustizia ovunque sia da affermare: sia per quanto riguarda il diritto alla casa, sia per il diritto all'occupazione»

re Rossi ha lanciato il suo messaggio. «Ci sono soluzioni che si possono trovare insieme e senza gesti unilaterali che mettono sul lastrico 17 famiglie. Bisogna riequilibrare il rapporto tra capitale, lavoro ed istituzioni. Bisogna che il capitale si confronti con i lavoratori. E le istituzioni in questo modo possono diventare di nuovo credibili agli occhi dei lavoratori stessi. Altrimenti perdono la loro credibilità. Io sono qui oggi (domenica, ndr) perché prima di tutto è un'area democratica». È in vista del tavolo al Mise il 20 aprile «voglio confidare che in quella sede noi e Grandi Molini non ci capiremo. Spero sia l'occasione per trovare una soluzione concordata con l'azienda che riguarda non solo questi 17 lavoratori, ma anche un intero comparto quello agricolo legato all'attività molitoria e del porto di Livorno e del suo ruolo. È una bar-

## Vescovo e governatore tra gli operai Pranzo in fabbrica a Grandi Molini

Rossi: «Le soluzioni si cercano insieme, così si dà credibilità alle istituzioni»

**I passaggi**

### Schiarita a dicembre

Dopo la cassa integrazione dal 7 settembre 2015 al 6 dicembre 2016 lo stabilimento ha riaperto il 17 dicembre 2016 per la pulizia dell'impianto

### Procedura di mobilità

Il 1 febbraio Grandi Molini e la sua consociata Promolog hanno inviato a 30 dipendenti di Livorno la lettera di licenziamento con messa in mobilità

### L'azienda non tratta

Dopo l'annuncio dei licenziamenti l'azienda ha rifiutato lo stabilimento. E al tavolo della Provincia, dopo avere preso tempo, ha respinto ogni la proposta di cassa integrazione



FOTO RICORDO  
Il vescovo e il presidente della confederazione regionale di Gazzetti con gli operai



VICINANZA  
Un altro momento dei pranzi di Pasqua a Grandi Molini

**Generosità**

### La gara di solidarietà di portuali, imprese e sindaco Nogarini

NON POTEVA mancare Axel Lupi, delegato Filt-Cgil della Cllp. È stato lui a cucinare il pranzo di Pasqua al presidio Grandi Molini con Simone Angella (della segreteria Cgil) nei panni di aiuto cuoco. Axel si era già mobilitato con i suoi compagni di lavoro per il presidio al call center People Care di Giunatico. Domenica ha cucinato: pasta al pomodoro e carne alla brace. Coop Unipart e Terminal Darsena Toscana hanno donato carne e vino. I dolci li ha portati Gazzetti. Il sindaco Nogarini uovo e schiacciata di Pasqua.

taglia per lo sviluppo di una zona come questa particolarmente martoriata dai licenziamenti, dalle difficoltà, dalla crisi economica». Il consigliere regionale del Pd Francesco Gazzetti ha invece usato un linguaggio più diretto. «Quella delle istituzioni e la mia al presidio di Grandi Molini era doverosa per

esprimere vicinanza e solidarietà a lavoratori che stanno dimostrando una grandissima dignità, la stessa che dovrebbe essere usata nei loro confronti da una proprietà che insieme alla dignità dovrebbe usare una decenza che non ad ora è mancata». «Sono a favore della giustizia ovunque sia da affermare: sia per il

diritto alla casa, sia per il diritto all'occupazione ha detto il vescovo Giusti salutando i lavoratori al presidio. E come ci aveva sottolineato sabato «non è ancora chiaro, lo ripeto, perché si vogliono licenziare questi lavoratori pur potendo disporre di un magazzino sociali. Se Grandi Molini vuole chiudere

lo dichiara e lasci il campo a chi vuole investire sul suo sito. Come padre di un'impresa poi mi occupo di tutti, per cui mi ha fatto piacere che i lavoratori al presidio mi abbiano chiesto di pregare per loro. Hanno fatto appello al mio ruolo di uomo della Chiesa. Lo farò con slancio e convinzione».

**PORTO** LA PROPOSTA USCITA DAL TAVOLO DI CONFRONTO A PALAZZO DELLA GHERARDESCA

## Un patto tra sindacati e imprese per il lavoro Lo chiede la Regione per il caso Lucarelli

-LIVORNO-

LA REGIONE al termine dell'incontro tra il consigliere del presidente Rossi per il lavoro, Gianfranco Simoncini, le organizzazioni sindacali territoriali, regionali e il Comune di Livorno sulla situazione dell'azienda ex Lucarelli, società terminalista che ha sede a Livorno, ha lanciato un appello per stringere un patto per il lavoro in porto. Un patto che veda alleati sindacati e imprese coordinati da Confindustria affinché sia verificata la possibilità di riassorbimento del personale ex Lucarelli in altre aziende del settore. L'incontro si è tenuto ieri all'Ufficio provinciale del Lavoro della Provincia a Livorno. Dal 1 gennaio i 27 dipendenti Lucarelli sono in cassa integrazione a zero ore (scadrà a fine luglio) dei quali solo 8 sono stati riassorbiti in altre imprese del territorio. Tutti gli altri sono in attesa di risposte. Simoncini ha sottolineato che l'avvio al patto sarebbe motivato anche dal fatto che i traffici che gestiva la Lucarelli fino al 2016 si sono spostati su altri terminal, o società che operano nel porto di Livorno. Nell'incastro, che è servito

a fare il punto della situazione sul lavoro portuale nel suo complesso, i sindacati hanno posto con forza la questione della ricollocazione dei 19 lavoratori Lucarelli nell'ambito delle attività portuali informando che a loro risulta che la società Lucarelli sta discutendo un riassetto so-

### PROSPETTIVE

**La società dell'ex bomber del Livorno Calcio sta trattando per cedere parte delle sue quote**

cietario con l'ingresso di un nuovo partner tra l'altro per attività diverse da quelle svolte fino ad ora. Per questo motivo hanno chiesto alla Regione di verificare la percorribilità di questa soluzione. La richiesta dei sindacati è stata subito accolta. Simoncini verificherà con l'Autorità di sistema portuale le informazioni relative all'ipotesi del nuovo assetto societario della Lucarelli per accertare la fattibilità di tale operazione nel rispetto della programmazione portuale.

L'ULTIMO impegno che ha preso la Regione è stato quello di attivare un tavolo complessivo sulle questioni del lavoro portuale a partire dai temi della sicurezza e dei carichi di lavoro dietro una richiesta specifica delle organizzazioni sindacali. Simoncini ha manifestato la disponibilità a farlo sottolineando l'opportunità che siano coinvolti anche il presidente Enrico Rossi e l'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Cecorelli. La Filil e la Cgil ha intanto chiesto l'apertura di un tavolo di crisi regionale per la mancanza di risposte. «Abbiamo ottenuto l'impegno di Regione Toscana e del Comune di Livorno a intervenire concretamente per una soluzione positiva della vertenza. Intanto è emerso che la Lucarelli sarà oggetto di un'acquisizione da parte di una società che dovrà verificare l'effettiva solidità. Se l'operazione annunciata dall'azienda non dovesse andare a buon fine abbiamo chiesto alle istituzioni di pretendere l'attivazione del Patto per il lavoro con il tavolo istituito in



**FRONTE CALDO** Cristiano Lucarelli in una manifestazione di protesta dei suoi dipendenti davanti all'azienda portuale

## Livorno: Impegno della Regione per i dipendenti dell'ex Terminal Lucarelli

**FIRENZE** – Un appello al Patto per il lavoro in porto, la sede di confronto fra sindacati e imprese coordinato da Confindustria, perché sia verificata la possibilità di riassorbimento del personale Lucarelli, la società terminalista toscana che ha sede a Livorno.

Lo ha lanciato la Regione al termine dell'incontro che il consigliere del presidente per il lavoro, Gianfranco Simoncini, ha avuto con le organizzazioni sindacali territoriali, regionali e il Comune di Livorno sulla situazione dell'azienda che dal 1 gennaio ha i suoi 27 dipendenti in cassa integrazione a zero ore (con scadenza a fine luglio) di cui solo 8 riassorbiti in altre imprese del territorio.

Simoncini ha sottolineato che l'invito al Patto sarebbe motivato anche in considerazione del fatto che i traffici che fino al 2016 gestiva la Lucarelli si sono spostati presso altri terminal o società che operano nel porto di Livorno.

Nell'incontro, che è stata anche l'occasione per fare un focus complessivo sul lavoro portuale, i sindacati hanno posto il tema della ricollocazione dei 19 lavoratori nell'ambito delle attività portuali informando che a loro risulta che la società Lucarelli stia discutendo un riassetto societario con l'ingresso di un nuovo socio, tra l'altro per attività diverse da quelle finora svolte.

Per questo hanno chiesto alla Regione di verificare la percorribilità di questa soluzione. Richiesta che è stata subito accolta: Simoncini verificherà con l'Autorità di sistema portuale le informazioni relative all'ipotesi del nuovo assetto societario della Lucarelli per accertarne la fattibilità nel rispetto della programmazione portuale.

Terzo impegno della Regione: a fronte di una richiesta che venisse dalle organizzazioni sindacali, Simoncini ha manifestato la disponibilità ad aprire un tavolo complessivo sulle questioni del lavoro portuale a partire dai temi della sicurezza e dei carichi di lavoro, che, ovviamente, dovrebbe coinvolgere il presidente Enrico Rossi e l'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli.

## AUTORITÀ PORTUALE

### L'auto elezione di Nogarin è uno schiaffo alle regole

di ENRICO DELLO SBARBA (\*)

Con un autentico colpo di mano, facendosi votare in giunta ma escludendo e quindi esautorando di fatto, la Commissione Comunale competente in materia, l'ingegnere spaziale — Filippo Nogarin, sindaco di Livorno — si è fatto eleggere rappresentante del Comune nel Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale (la nuova

Autorità Portuale).  
A parte «la scorrettezza Istituzionale e comportamentale nei riguardi dei componenti la commissione comunale», ma a questo «i grillini» sono abituati in molte fasi della vita Istituzionale, quello che ha fatto effetto sono state le risibili giustificazioni che il primo cittadino li-

vornese ha esposto.

Prima di tutto di essere un ingegnere, aggiungiamo «spaziale» e quindi poco o scarsamente competente in materia di politica marittima e quindi «c'è ingegnere ed ingegnere», poi che il sindaco di Genova era il rappresentante del Comune e nessuno lo aveva mandato a casa ed infine che la normativa prevede un gettone simbolico che qualunque altro esperto avrebbe difficilmente accettato.

Le pietose giustificazioni che ha fornito l'ingegner Filippo Nogarin si commentano da sole.

Ha bypassato la Commissione comunale competente ed ha ignorato la sottolineatura del neo presidente dell'Autorità Portuale — l'ingegner Stefano Corsini — secondo cui la normativa ri-

chiede requisiti di esperienza professionale specifica nel settore marittimo.

Il nostro ingegnere, venendo meno a questi «sani principi» dell'amministrazione ha voluto tirare dritto dando ancora una evidente e lapalissiana dimostrazione di come «i grillini» intendono fare «i comodi loro» in disprezzo ad ogni regola comportamentale all'interno della macchina amministrativa.

Del resto, è ancora viva la preoccupazione di tutti i sinceri democratici di questo Paese, per i ripetuti tentativi da parte dei parlamentari grillini di trasformare il Parlamento in continue occasioni di risse ed aggressioni nei confronti di chi la pensa in modo diverso dalla loro.

\* Direttore della rivista  
«Il Centro»

LA NOVITA' CONCLUSA LA CESSIONE A PRIVATI DI QUOTE DELLA "PORTO 2000", SOCIETA' DELL'AP E DELLA CAMERA DI COMMERCIO

## Crociere, Msc e partner investono 100 milioni. A Livorno

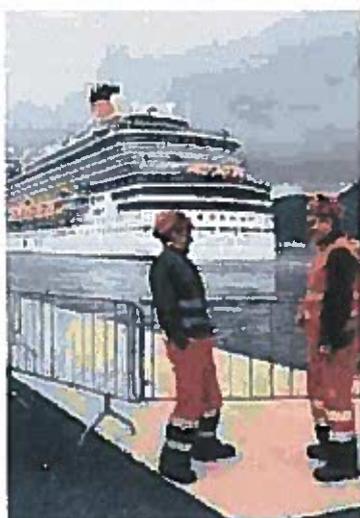
**- LA SPEZIA -**  
**BUSINESS** delle crociere: il colosso Msc e partner mettono sul piatto 100 milioni di euro da investire per realizzare il nuovo terminal nei prossimi 2-4 anni. Piatto ricco, bella notizia. Ma accade a Livorno, dove è stata conclusa la gara per la cessione a privati del 66% del capitale della Porto 2000, società fondata nel 1997 da **Autonità Portuale** (72,2%) e Camera di Commercio che coordina il porto passeggeri. In buona sostanza, a Livorno si sono tirate le fila, con prospettive interessanti in termini di sviluppo crocieristico, di un iter che alla Spezia non si è riusciti a fare con Apls investimenti.

**APLS**, società al 100 per cento dell'**Authority**, gestisce il traffico passeggeri sulla banchina ovest del molo Garibaldi. Nel dicembre 2014, con un invito pubblico a ma-

nifestare interesse, si era timidamente avviato il percorso di cessione delle quote (fino al 70%) a compagnie di navigazione e società armatrici del settore passeggeri; ai futuri soci privati si chiedeva di mettere sul piatto fino a 30 milioni per la realizzazione della stazione marittima passeggeri. Il percorso di coinvolgimento delle grandi compagnie si è però arenato a causa dello scontro sulla collocazione della stazione marittima, che l'Ap voleva sul "pennello" del nuovo molo crociere e il Comune altrove, essendo contrario al molo aggiuntivo davanti a Calata Paita. Risultato: il controverso "pennello" ha avuto via libera dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, la nuova Ap ha confermato la volontà di realizzarlo con fondi propri (28 milioni di euro) ma nel frattempo non è stato possibile coinvolgere le compagnie per la futura stazione crocieristica.

**INTANTO** a Livorno si sono portati avanti col lavoro. Ad aggiudicarsi le quote della Porto 2000 è stata l'associazione temporanea di imprese composta da Sinergest Olbia, terminal Ltm, Moby Lines e Marininvest: le prime tre società fanno capo a Vincenzo Onorato e la quarta al secondo gruppo armatoriale al mondo, la Mediterranean Shipping Company di Ginevra all'armatore italo-svizzero Gianluigi Aponte. L'Ati ha offerto per le azioni un controvalore di 10 milioni e 741 mila euro con un rialzo d'asta del 34,5% integrato da un piano d'investimenti di 91 milioni di euro. Seconda la "Cruers Port" di Barcellona (con Royal Caribbean e i turchi di Global Investments) e terza la "Cgf Cruise & Ferry Group (Grimaldi e Carnival). **Autonità portuale** livornese e Camera di Commercio restano nel capitale col 17% ciascuna. Obiettivo della "nuova" Porto 2000 sarà «creare un moderno terminal crociere».

Anna Pucci



**MERCATO** C'è competizione per gli attracchi delle crociere

### L'IMPEGNO

In Toscana un moderno terminal passeggeri per dare l'assalto al mercato

## Via della Seta e l'occasione livornese

Da Francesco Ruffini, già segretario generale dell'Associazione portuale livornese, riceviamo la seguen-

## Via della Seta

studiosi e di molti rappresentanti istituzionali, tra cui il ministro Delrio - è stata molto spesso citata dagli illustri relatori, come esempio di intermodalità, la famosa "Via della Seta" che dai tempi di Marco Polo (1270) e ancor prima dai tempi degli imperatori romani, collegava la Cina con il Mediterraneo, nonostante le lunghe, pericolose e difficili condizioni in cui avvenivano i percorsi carovanieri e marittimi.

Nei secoli successivi, prima dell'avvento del Canale di Suez (1889), si è molto discusso se la lunga circumnavigazione dell'Africa avrebbe reso ancora praticabile la Via della Seta.

Dopo Suez, il dibattito si è riaperto.

In realtà, la Cina non ha mai

abbandonato, pur con le varie trasformazioni nel tempo intervenute, l'antico percorso che consentiva l'attraversamento del continente asiatico, sia per le pur modeste utilità commerciali, sia - e maggiormente - per mantenere vivi i collegamenti con le vaste regioni interne, altrimenti del tutto isolate.

In tempi moderni, le esigenze di mantenere ferme le prerogative del Governo centrale, e i sorprendenti progressi raggiunti in campo tecnologico, ne hanno dato ampia conferma.

E' il caso della ferrovia tibetana Pechino-Lhasa, denominata anche "Treno del Cielo", inaugurata nel 1984, della lunghezza complessiva di 4.200 km. di cui 1.142 a 4.000 mt. s.l.m., stazione più alta a mt. 5.072 presso il passo di Tanggula. Nella seconda parte della tratta il terreno è permanentemente ghiacciato a -45°.

Ma ora i programmi cinesi sono ancora più ambiziosi, volta trasfor-

mare l'antica Via della Seta, con i suoi 8.000 km. di percorso, nell'asse portante di una grande trasformazione che - secondo alcuni analisti - vedrebbe il coinvolgimento di 64 Paesi, il 70% della popolazione mondiale, con realizzazione di nuovi gasdotti ed oleodotti in grado di assicurare il 75% delle riserve energetiche e il 55% del prodotto lordo globale.

In Europa il primo treno della nuova via ferrata è giunto ad Amburgo il 6 ottobre 2008 con 80 contenitori, ma si prevede che la linea sarà prossimamente in grado con l'implementazione dei convogli e le diramazioni secondarie di raggiungere una capacità di trasporto di 1.000 contenitori giornalieri.

Già ora le società ferroviarie FERCAM e FLB, con il controllo delle ferrovie russe RZD, assicurano collegamenti plurisettimanali da Milano per gli scali intermedi. A Londra opera, quale agente unico, l'Onctwothree Logistic. I treni per

te interessante nota sulla "via della seta" dei tempi antichi e moderni.

LIVORNO - Nel recente Forum nazionale sulla portualità e sulla logistica svoltosi per la prima volta a Livorno - che tanto successo ha ottenuto per l'importante partecipazione di

Francesco Ruffini

(segue in ultima pagina)

l'Inghilterra, compreso l'attraversamento della Manica, compiono complessivamente il percorso di 12.000 km. in 18 giorni, con partenza dalla stazione di Yiwu West nella provincia orientale di Zhejiang.

E Livorno? Di grande importanza è la visita di una delegazione cinese ai massimi livelli della China Railway Group, preceduta dai preliminari contatti intervenuti a Pechino con i dirigenti della Cilp. Dopo le visite istituzionali, la delegazione ha lasciato a Livorno un proprio "osservatore" per seguire i prossimi sviluppi che potrebbero anche riguardare la realizzazione della Darsena Europa: Certamente il gruppo cinese ha capacità tecnico-economiche adeguate, ove si pensi che al largo di Shanghai ha realizzato il progetto di unire la terraferma con le isole Yangshan con un ponte marittimo di 32 km, costruendo un nuovo porto su acque profonde con 12 ormeggi per navi post-panamax.

Se ne saprà di più dopo il 31 maggio.

## La Tirrenica? Tragi-commedia o incubo?

### La Tirrenica?

bliche da finanziare. L'autostrada Tirrenica non c'è: e anzi il DEF indica che la soluzione tra Livorno e Civitavecchia è l'allargamento a superstrada della vecchia Aurelia. Naturalmente, grancassa di vittoria

LIVORNO - Siamo da tempo abituati a non meravigliarci più di niente. Però c'è sempre un limite. E questa volta, siamo costretti a meravigliarci dell'ennesima

di ambientalisti: ed era scontato. Ma che si siano subito allineati anche la Regione Toscana, sia pure con i consueti Caveat per salvarsi il culo, e buona parte dei Comuni - forse per esaurimento - conferma l'assurdo di un Paese che non sa più che pesci prendere.

Sia chiaro: da questa piccola palestra, non vogliamo far parte di alcun gioco né di alcun schieramento. Però

giravolta con cui le istituzioni - centrali, periferiche, locali: mettiamocene tutte - hanno cancellato l'autostrada tirrenica tra Livorno e Civitavecchia.

Tutto parte dalle antici-

conosciamo personalmente la storia: che è lunga quanto la vita di molti noi alla soglia degli ottant'anni di età. Vogliamo dimenticarci della preistoria in cui è cominciata, delle infinite battaglie, dei progetti, controprogetti, delle promesse e contropromesse? Decenni di attese, di investimenti buttati, di amarezze... Dimentichiamocene: ma non più tardi di pochi mesi fa fu presentato

l'ennesimo progetto esecutivo da parte di SAT di un'autostrada che sembrava mettere d'accordo tutti. E che dava finalmente un respiro moderno anche al porto di Piombino, le cui grandi possibilità rimangono frustrate dal "budello" stradale che l'autostrada avrebbe eliminato.

Antonio Fulvi  
(segue in ultima pagina)

Siamo matti, siamo incoscienti, siamo soltanto immemori e superficiali? Non c'è bisogno di affidare ai posteri l'ardua sentenza. Ditemelo voi.

AL PROPELLER CLUB LABRONICO IL BEL LIBRO SULLA STORIA DELLA FAMIGLIA E DELLA PORTUALITÀ

## Il cuore di Bruno Musso sulle banchine

Dalle prime riforme italiane alle lotte dei "camalli", un racconto di lavoro e di passione

Nella foto: (a sinistra) Bruno Musso e Gloria Gianni alla presentazione del libro "Il cuore in porto".

LIVORNO - Per i genovesi più giovani, il dottor Bruno Musso, presidente del gruppo Grendi, è più che altro l'autore e il sostenitore di un progetto dal nome insolito,

il B.r.u.c.o. che intende connettere l'area portuale con la pianura padana e il cuore nazionale della logistica intermodale. Progetto importante, ma identificazione riduttiva. Perché Bruno Musso, classe 1927 è più che altro il testimone di una storia familiare portuale che

affonda le radici dal 1828 negli eventi di un'Italia ancora "calpesta e divisa", ma dove l'iniziativa privata, la capacità del lavoro e anche le tradizioni marinare hanno saputo creare una grande dinastia.

Raccontata in un bel libro che si legge tutto d'un fiato ("Il cuore in

porto") la storia della famiglia Musso che s'intreccia con quella dei porti italiani fino ad oggi è stata oggetto di un incontro in Camera di Commercio a Livorno per iniziativa del Propeller Club e dell'Assindustria. Gloria Gianni Pollastrini presidente del Propeller Livorno, il presiden-

A.F.

(segue in ultima pagina)

### *Il cuore di Bruno Musso*

te degli industriali di Livorno e Carrara Alberto Ricci e lo stesso Bruno Musso, hanno intrattenuto un selezionato gruppo di operatori marittimi e portuali su temi che hanno spaziato dalla riforma portuale del ministro Prandini a quella del 1994 e all'odierna in corso d'opera con

la firma di Graziano Delrio. Il tutto intrecciato con le cronache del porto di Genova e con i suoi personaggi di ieri e di oggi, che Bruno Musso scrittore ha saputo tratteggiare nel suo libro con penna felice e senza acrimonia anche nella descrizione degli scontri. Ne emergono le figure come il presidente del porto D'Alessandro e la sua battaglia contro lo strapotere dei "camalli", del console Batini con il Mantra delle "carovine" e del medioevo

sulle banchine, dello stesso ministro Prandini, un montanaro che aveva preso i porti di petto: e di tutta una sequela di Musso che hanno saputo sventire l'antico e saggio detto secondo il quale "una generazione di imprenditori crea, la seconda conserva, la terza distrugge".

La presentazione del libro di Bruno Musso ha spaziato ovviamente anche sui temi dell'attualità, dal gigantismo navale alla globalizzazione, dalla caduta di imperi

armatoriali e portuali che sembravano granitici e sono stati invece cancellati. Su ogni argomento, l'autore - che è laureato in economia, ha una specializzazione alla London School ed ha scritto anche importanti saggi sull'imprenditoria del mare - ha confermato non solo la preparazione scientifica, ma anche la brillante capacità espositiva e l'intrinseca simpatia. Che per un genovese tra livornesi, è stato davvero il massimo.



# Ennesimo infortunio in Porto Autista col gomito schiacciato tra due camion in movimento

**-LIVORNO-**  
**GRAVE** infortunio sul lavoro ieri mattina alle 7.45 alla Stazione Marittima in porto alla Calata Sgarallino (piazzale 62). Un infortunio che solo per un soffio non si è trasformato in una tragedia. Si tratta di un lavoratore di 45 anni di Collesalveti che è rimasto schiacciato tra due camion, riportando la frattura di un gomito. Immediati sono stati i soccorsi: il 118 ha inviato sul posto l'ambulanza della Svs con

**SI È SCANSATO IN TEMPO**  
L'uomo all'ultimo momento riuscendo ad evitare per sé conseguenze ben più gravi

medico a bordo. Le condizioni dell'uomo erano apparse in un primo momento gravi, poi però arrivato in ospedale i medici hanno appurato che la situazione era meno critica perché ha riportato la frattura del capitello radiale. Secondo una prima ricostruzione dell'accaduto l'uomo si è accorto che stava per essere investito dal mezzo pesante e si è mosso d'istinto per schivarlo, riuscendo ad evitare conseguenze peggiori.

**QUESTO** è l'ennesimo incidente di questo genere che si verifica nel

porto di Livorno, dove più di un autotrasportatore è rimasto schiacciato mentre erano in corso manovre con camion e carichi. Alla stazione marittima ieri mattina sono intervenuti anche gli ispettori dell'Autorità Portuale, il personale della Capitaneria e della Usl con la polizia di frontiera per ricostruire la dinamica dell'incidente.

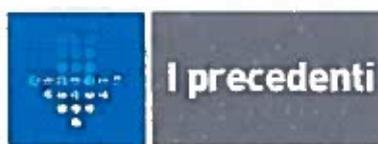
**ENRICO** Barbini di Filcams Cgil interviene per sottolineare che «nel porto passeggeri, ad un anno di distanza dall'altrettanto grave sinistro che provocò l'amputazione di un arto ad un passeggero durante le operazioni di imbarco, si è verificato un altro incidente. Questi ripetuti episodi sono la dimostrazione che il nostro porto è insicuro e le banchine e piazzali necessitano di interventi urgenti. Il luogo dove si è verificato l'incidente è un fazzoletto di piazzale stracolmo di rimorchi in sosta che rende seriamente pericolose le operazioni di manovra. E questo è estremamente rischioso per tutti i lavoratori che operano in condizioni come quelle del piazzale 62. Noi siamo certi che se alle nozioni tecniche e ai piani di valutazione dei rischi si aggiungesse anche il costante monitoraggio di ogni situazione operativa e il controllo assiduo degli organi preposti, molti di questi incidenti si eviterebbero».

### SUL PIAZZALE «62»

L'INCIDENTE È AVVENUTO SUL PIAZZALE 62 DELLA CALATA SGARALLINO ALLA STAZIONE MARITTIMA DEL PORTO

### I SOCCORSI

LE CONDIZIONI DELL'OPERAIO SONO APPARSE GRAVI ALL'ARRIVO DEI SOCCORSI, POI IN OSPEDALE GLI ACCERTAMENTI HANNO CONTENUTO I DANNI



## Un morto nel 2016

Il 21 luglio 2016 Mauro Filippi, 60 anni, autista, era al Terminal Scotto fra il Molo Italia e Alto Fondale per caricare cellulosa. Morì schiacciato da un forklift



## Un ferito nel 2015

Il 22 ottobre 2015 Matteo Belloni, 27 anni, operaio livornese rimase ferito al Terminal Rebora al Calambrone. Lo investì un forklift in retromarcia

### INTERVENTO DEGLI ISPETTORI

ALLA STAZIONE MARITTIMA SONO INTERVENUTI ANCHE GLI ISPETTORI DELL'AUTORITÀ PORTUALE



## **Resta schiacciato tra due camion Gravissimo operaio**

**Un operaio di 45 anni residente a Collesalveti è rimasto schiacciato tra due camion mentre lavorava alla stazione marittima del porto di Livorno. L'uomo è in condizioni gravissime all'ospedale labronico. L'incidente, la cui dinamica non è ancora stata chiarita, è avvenuto prima delle 8. Stando a una prima ricostruzione, l'operaio sarebbe rimasto schiacciato tra due camion riportando fratture e lesioni gravi in varie parti del corpo. Sull'episodio sta indagando la polizia portuale, mentre sul luogo dell'incidente i tecnici della Medicina del lavoro che hanno vagliato se siano state rispettate tutte le norme di legge sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.**

# Operaio schiacciato tra due camion nel piazzale in porto

L'incidente sul lavoro è avvenuto alla stazione marittima  
Il ferito, 45 anni, residente a Colle, ha subito diverse fratture

► LIVORNO

Una manovra fatta decine, forse centinaia di volte, nel parcheggio della stazione marittima per accostare un camion a un altro in attesa di imbarcare i mezzi sul traghetto.

In porto ieri mattina può essere bastata una distrazione — del conducente del camion o dell'operaio ferito lo diranno le indagini — per causare, poco prima delle 8, un incidente sul lavoro che solo per un caso fortunato ha avuto conseguenze meno gravi di quanto la dinamica facesse pensare.

Massimiliano Silenu, 45 anni, residente a Collesalvet-

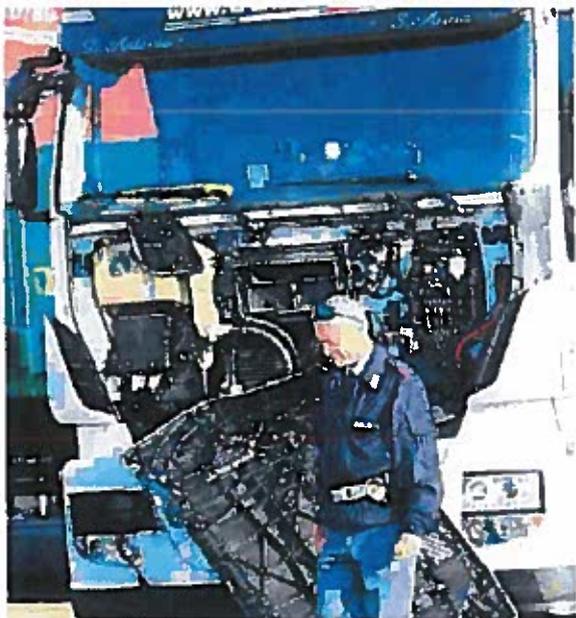
tù, è infatti rimasto schiacciato tra due mezzi pensati. L'allarme alla centrale del 118 la ha lanciato chi era sul piazzale e ha sentito le grida del quarantacinquenne imprigionato tra le lamiere. In un primo momento le sue condizioni sono apparse molto gravi. E per questo l'operaio è stato trasferito in pronto soccorso in codice rosso.

Per fortuna con il passare delle ore e dopo gli esami ai quali è stato sottoposto, il quadro clinico è apparso via via meno preoccupante. Prima è stato escluso che fosse in pericolo di vita, poi — nella tarda mattinata — la cartella clinica parlava di una frattura al polso, e più precisamente al capitello radiale. Ora saran-

no le indagini della Polmare e dei tecnici della medicina del lavoro dell'Asl a chiarire le responsabilità dell'incidente.

«Il nostro porto — spiega Enrico Barbini Filcams Cgil — è stato teatro di un gravissimo infortunio sul lavoro. Ancora una volta l'episodio è accaduto nel porto passeggeri, ad un anno esatto di distanza dall'altrettanto grave sinistro che provocò l'amputazione di un arto ad un passeggero durante le operazioni di imbarco». Questi ripetuti incidenti — prosegue — «sono la dimostrazione che il nostro porto è un porto a tutti gli effetti insicuro e che la sicurezza nelle banchine e nei nostri piazzali necessita urgentemente di interventi dirimenti

sul tema. Il luogo dove si è verificato l'incidente è un "fazzoletto" di piazzale stracolmo di rimorchi in sosta che rende seriamente pericolose le operazioni di manovra. E questo è estremamente rischioso per tutti i lavoratori che operano in condizioni come quelle del piazzale 62. Noi siamo certi che se alle nozioni tecniche e ai piani di valutazione dei rischi si aggiungesse anche il costante monitoraggio di ogni situazione operativa e il controllo assiduo degli organi preposti molti di questi incidenti si eviterebbero, come siamo certi che la sicurezza nei luoghi di lavoro deve essere prioritaria su profitti di ogni impresa o azienda che sia».



Un agente della polizia sul luogo dell'incidente sul lavoro

**PORTO: L'INCIDENTE ALLA CALATA SGARALLINO**

## Investire in sicurezza è fondamentale Filt Cgil: mai abbassare la guardia

9 LIVORNO

«Ci preme denunciare per l'ennesima volta i rischi gravi cui sono quotidianamente sottoposti gli operatori che operano in aree non conformi alle attività preposte a bordo delle navi ro-ro pax». In merito al grave incidente accaduto venerdì mattina nel porto di Livorno, la Filt Cgil parla di ennesima tragedia sfiorata: lo fa mentre ieri i lavoratori sono stati chiamati a scioperare a livello nazionale (un'ora a fine turno) per richiamare l'attenzione sulla sicurezza nei porti per l'incidente mortale a Ravenna.

«Ancora una volta è stato coinvolto un camionista venuto alla calata Sgarallino per consegnare o ritirare trailer per la nave Ro-ro Grimakdi - si spiega nella nota della Filt Cgil - Si parla tanto di prevenzione e di procedure che in questi scenari sembrano svanite nel nulla. Nel porto di Livorno esiste una linea guida per le navi Ro-ro, discussa con i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza del porto di Livorno, e approvata dal comitato di igiene e sicurezza, che tutte le imprese avevano riconosciuto utile e applicabile come procedura».

Nel mirino la questione dei

I soccorsi sul luogo dell'incidente venerdì mattina sul piazzale della calata Sgarallino (Pentafoto)



costi. «Il "problema" dei costi organizzativi evidentemente pesa alle aziende - prosegue la nota - che lo stanno disattendendo e su cui chiediamo chiarezza. Non si deve abbassare la guardia

rispetto alla sicurezza. E i costi relativi alla sicurezza sono investimenti indispensabili e fondamentali» per evitare infortuni gravi come venerdì a Livorno o come la tragedia di Ravenna.

**PIOMBINO** Intanto continua l'occupazione del consiglio comunale

A PAGINA 16

## Il piano per le nuove acciaierie Con 165 milioni si può ripartire

*I dettagli del progetto già presentato da Leonardo Mezzacapo a «La Nazione»  
I capitoli di spesa per forno elettrico e il riadattamento dei vecchi impianti*



### PIOMBINO

#### LA FILOSOFIA DEL PROGETTO

UN INTERVENTO SEMPLIFICATO PER RIAVVIARE LA PRODUZIONE DI ACCIAIO CON UN NUOVO FORNO ELETTRICO VICINO ALLE VECCHIE COLATE DELL'ALTOFORNO, TEMPI PIÙ RAPIDI NEI LAVORI

# «Con 165 milioni si torna all'acciaio e si realizzano sei ettari di verde»

*Nuovi dettagli sul «piano B» del tecnico Leonardo Mezzacapo*

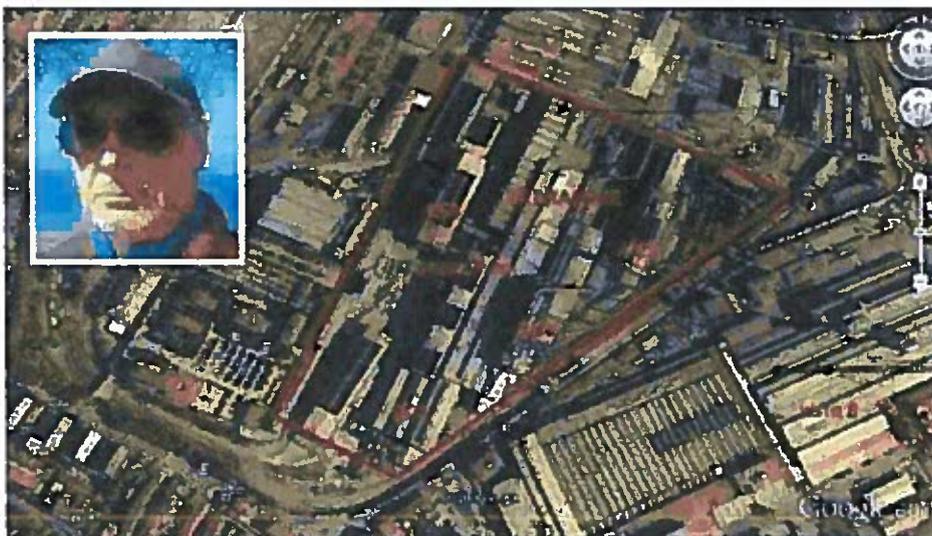
- PIOMBINO -

IL «PIANO B» di Leonardo Mezzacapo pubblicato nei giorni scorsi da «La Nazione» è stato molto discusso. Come era prevedibile l'idea di trasformare l'acciaieria esistente con l'inserimento di un forno elettrico (e in questo modo avere costi contenuti), ha suscitato opinioni diverse che vanno dal rifiuto a prescindere, al rifiuto motivato dal timore di problemi ambientali come già conosciuti con i convertitori, al desiderio di approfondimenti e all'accettazione ragionata o entusiastica.

C'è chi ritiene il «piano B» una valida alternativa, chi lo considera una soluzione non adatta. Lei che ne è il padre, che dice? «Tutte opinioni assolutamente legittime» risponde Leonardo Mezzacapo, ex responsabile dell'ufficio tecnico Lucchini - ma vorrei aggiungere ulteriori elementi di valutazione».

Quali?

« Non tornerò sugli aspetti dei parametri ambientali come rumore, polverosità e inquinamento aereo, mi limiterò a ribadire che la trasformazione dell'Acciaieria da convertitori a forno elettrico rappresenta non solo un deciso miglioramento, ma direi la rinascita di Piombino da un punto di vista ambientale per i motivi che ho già ampiamente spiegato nella precedente relazione tecnica. Nel merito della nuova documentazione, come si evince da un confron-



**VISTA AEREA** Lo stabilimento delle acciaierie e nella foto piccola Leonardo Mezzacapo

#### GLI IMPIANTI

**Il cuore della produzione ad oltre 400 metri dalle abitazioni più vicine**

to tra la «vista B» (area occupata dagli impianti a produzione nella precedente acciaieria nella foto sopra) e la «vista C» (area occupata da una acciaieria con forno elettrico, foto sotto), si hanno nel secondo caso 6 ettari di minore area occupata dagli impianti a produzione e ciò che è particolarmente im-

portante e significativo è che questi 6 ettari che si liberano, sono a ridosso di viale della Resistenza e delle abitazioni e possono diventare area a verde di separazione. A maggior chiarimento, ci sono gli impianti non più utilizzati che potranno essere demoliti. Il gruppo degli impianti a produzione, rappresentato da Forno Elettrico, CC3, CC2, sarebbe localizzato nel punto più vicino alle abitazioni, ad oltre 400 metri di distanza da queste. Si può inoltre affermare che gli impianti più rumorosi conti-

nuerebbero ad essere, come era nella vecchia Acciaieria gli LF (impianti di metallurgia in siveira), pur tuttavia dei tre precedentemente esistenti ne rimarrebbero in funzione solo 2 e quello da demolire sarebbe il più vicino alle abitazioni. Il budget di 165 milioni previsto è cautelativo e sicuramente per eccesso, ho previsto un ulteriore deposito coperto per il rottame in area «Padule» poiché quello all'interno dell'Acciaieria adiacente al forno elettrico non può a mio avviso garantire più di una settimana di autonomia».

**PIOMBINO** L'INVESTIMENTO È UN TERZO DI QUELLO PREVISTO DA AFERPI E IN FUTURO PUÒ ESSERE IMPLEMENTATO

## «L'operazione in due anni, compatibile con gli ammortizzatori»

- **NOMINO** -  
**FRIMA** di tutto il costo: 165 milioni di euro. Molto meno dei circa 450 dell'investimento complessivo previsto da Retrab. E poi vantaggi immediati in termini di tempi di esecuzione dei lavori con riflessi positivi sui lavoratori. Perché il piano B prevede 20-24 mesi per realizzare il nuovo forno elettrico e riadattare la vecchia acciaieria. Tempi che collimano con i due anni di tempo che ancora restano di ammortizzatori sociali. A patto però che si decida. Insomma, un po' come il signor Wolf di «Pulp Fiction»: «se fate tutto quello che vi dico, quando ve lo dico, ce la ciamo ed usciamo da un grosso guaio». Certo, la

vita non è un film, ma il guaio di Piombino è bello grosso e il piano B è comunque un modo per reagire ad una situazione di stallo.

«Senza contare - spiega Leonardo Mezzacapo - il risultato finale: avremo un'acciaieria che, come estensione degli impianti in produzione, passa da 14 ettari a 8 ettari, quindi ben 6 ettari da restituire alla città o più semplicemente da trasformare in area verde di separazione tra abitazioni e impianti in produzione».

«**GLI IMPIANTI** in produzione che si allontanano dalle abitazioni di oltre 300 metri - continua il tecnico - rispetto ai precedenti più vicini ovvero i Convertitori e



**FABBRICA PIÙ PICCOLA**  
Il Piano B prevede un'area produttiva (in giallo) più distante dalla città

La Colata Continua 4 (CC4). Un'acciaieria in grado di produrre fino ad 1.100.000 ton di Acciaio con bassissimo impatto ambientale. - Un investimento di circa 165 milioni di euro, quindi circa un terzo di quanto previsto per il mega-progetto Aferpi, con evidente aumento delle possibilità di reperimento del finanziamento anche attraverso nuovi soggetti. - Tempi di realizzazione certi 20-24 mesi. Infine in questo modo resta aperta la possibilità secondo le future condizioni di mercato, sia di ammodernare gradualmente il treno rotale esistente, sia di realizzare uno nuovo così come previsto da Aferpi».

### SCHEMA DEI COSTI

## Ecco le voci delle spese per macchinari e modifiche

**ECCO UNO** schema dei lavori per i 165 milioni (tutto il dettaglio nella relazione di Mezzacapo). Totale forno elettrico 118,5 milioni di euro:

Progettazione, fornitura e installazione Eaf (forno elettrico) completo di: strutture in carpenteria, parti meccaniche, cappa insonorizzata, 90 vie di corsa carri, componenti fluidistici di ogni tipo, linee fluidi, ed ogni altro accessorio/componente meccanico e strutturale necessario, rivestimenti refrattari, parte elettrica come di seguito dettagliata: (sottostazione con trasformatore 20/110 kV, linee mt fino ad acc., arrivo linea, sottostazione, trafeo 130/140 MVA, SVC, distribuzione, automazione, strumentazione) attrezzature di manutenzione, ricambi di 1a dotazione, compreso Nr 1 tino di ricambio, Nr 1 dotazione investimento refrattario 3

Opere preparatorie 46,5 milioni: Smontaggio CC bramme e adeguamento area 1,5 milioni; Opere civili per forno elettrico vdc curri, rinforzo capannoni e varie. 3,5; Adeguamento capannone Eaf, rialzamento colonne e rinforzo 4; Adeguamento capannone parco rottame, rialzamento colonne e rinforzo 3; Realizzazione box in C.A per separazione rottame secondo le tipologie 1; Nuova gru per movimentazione tino 3; Adeguamento gru per carica cesta rottame e seconda gru 1,5; Adeguamento rete fluidi e servizi vari 1; Adeguamento impianti di aspirazione (ex secondaria Cov) e nuove canale, manutenzione filtri 4; Adeguamento impianti stoccaggio e trasporto ferroleghe e additivi. 1,5; Adeguamenti in area acciaieria per servizi Eaf. Postazione Man/Inf tino. 1,5.

## LE ADESIONI

CONTINUANO LE ADESIONI PER PARTECIPARE ALLA MANIFESTAZIONE CHE I SINDACATI STANNO ORGANIZZANDO PER DOMANI

## IL PIANO «B»

UN PIANO «B» PREVEDE IL RIUTILIZZO DI PARTE DEI VECCHI IMPIANTI E UNA SERIE DI SOLUZIONI

# Acciaierie, si mobilita il territorio In Comune arrivano tutti i sindaci

*E sale la tensione per l'incontro che si terrà domani al Ministero*

- PIOMBINO -

A PASQUA c'è stata anche la visita del sindaco di Cecina Samuele Lippi. Prima di lui era stato il sindaco di Castagneto Sandra Scarpellini a portare la solidarietà ai sindacati e ai lavoratori impegnati nell'occupazione della sala consiliare di Piombino per sollecitare una risposta alla situazione di stallo delle acciaierie. Anche nei giorni di festa è andata avanti la protesta delle Rsu Aferpi in vista dell'incontro che si terrà a Roma il 19 aprile. Ci sono state le visite delle famiglie, anche i figli dei sindacalisti e degli operai sono stati in con-

giorni e proseguirà fino al 19 aprile. «Resta la preoccupazione, dopo che con la proprietà – ribadisce il sindaco Giuliani – si è incrinato il rapporto di fiducia che si era stabilito; ora c'è bisogno da Issad Rebrab dei segni tangibili che dimostrino la volontà di dare una prospettiva occupazionale».

E NONOSTANTE tutto c'è l'idea che da Roma possa arrivare finalmente anche un segnale positivo. Negli ultimi giorni ai lavoratori delle acciaierie è giunta la solidarietà anche dal mondo dell'associazionismo e della società civile, nonché dagli amministratori locali del territorio. «Una Pasqua di lotta e di governo, di pace e di speranza per la nostra città che vuole tornare a produrre acciaio» l'ha definita il sindaco Giuliani. «Dobbiamo essere capaci di costruire il nostro domani senza fermarci né dividerci di fronte alle difficoltà del presente». Ormai l'appuntamento di Roma è vicino. Continuano le adesioni per partecipare alla manifestazione che i sindacati stanno organizzando per il 19 sotto il ministero dello sviluppo economico a Roma. Sono stati decisi orari e fermate dei pullman. A Piombino il concentramento è alle 7 del 19 davanti alla portineria centrale Aferpi e partenza ore 7.30. Ore 7.45 partenza dalla Fiera di Venturina, ore 8 da Follonica distributore Agip al bivio di Rondelli, ore 7.15 partenza da Cecina dal Bar La Dolcevita, ore 7.45 da San Vincenzo dal distributore Esso.

m. p.

## APPUNTAMENTO A ROMA Aferpi, domani atteso incontro al ministero dello sviluppo economico

siglio comunale. Tutta una città ha partecipato all'iniziativa. Il vicesindaco Stefano Ferrini e il sindaco Massimo Giuliani si sono alternati passando la notte in Comune. Si è parlato anche del «piano B» presentato da Leonardo Mezzacapo e pubblicato da *La Nazione*. Un piano che prevede il riutilizzo di parte dei vecchi impianti e una serie di soluzioni tali da poter ridurre l'investimento iniziale a 165 milioni invece degli oltre 400 previsti dal piano industriale Cevital di Rebrab. Un elemento sicuramente da approfondire in una situazione come questa. Il presidio di protesta va avanti ormai da oltre dieci

**PORTOFERRAIO** INCONTRO IN CAPITANERIA

## Quattro navi di un contingente Nato

- PORTOFERRAIO -

**QUATTRO NAVI** da guerra di un contingente Nato sono all'ormeggio all'alto fondale del capoluogo dove rimarranno fino a martedì quando ripartiranno alla volta di Civitavecchia. Si tratta dell'ammiraglia «Czermicki» battente bandiera polacca, dei dragamine

«Tajo» bandiera spagnola, della tedesca «Rotweil» e della nave turca «Tcg Alanya». La loro sosta tecnica all'Elba risulta programmata da tempo. I comandanti ieri mattina hanno compiuto una visita di cortesia alla Capitaneria dove hanno incontrato il comandante Riccardo Cozzani ed il sindaco Mario Ferrari. Grande curiosità tra la popolazione.



**ALL'ORMEGGIO** Nave da guerra

# Delegazioni estere in visita alla Dogane di Civitavecchia



CIVITAVECCHIA - L'Ufficio delle Dogane di Civitavecchia, nell'ambito del Programma Doganale 2020, ha ricevuto in separate occasioni nei giorni scorsi due nutrite delegazioni di funzionari doganali albanesi e serbi. I colleghi balcanici, dopo aver effettuato alcuni giorni di incontri presso le competenti strutture centrali di Roma, hanno chiesto di poter effettuare una visita operativa presso il Porto di Civitavecchia.

In tali occasioni, quindi, i funzionari dell'Ufficio hanno fornito una serie di indicazioni connesse alle attività di controllo che vengono effettuate nell'ambito portuale e nel territorio di competenza. Sono state effettuate anche delle attività sul campo con controlli radiogeni, verifiche su merci in sbarco da navi extra comunitarie, controlli su passeggeri sbarcanti da navi da crociera e visite presso operatori portuali. Alle giornate di incontro è stata presente anche la Guardia di Finanza che ha effettuato dimostrazioni pratiche anche con il personale cinofilo.

Il personale in visita ha fornito parole di elogio e apprezzamento per le attività di analisi dei rischi e le caratteristiche dei controlli che vengono effettuati giornalmente dal personale locale.

Nei prossimi giorni, sono previste ulteriori visite di lavoro di delegazioni di Ufficiali e agenti doganali provenienti dai Paesi Africani e Americani.

# Traffico auto, Serpente bacchetta Adsp e Pincio

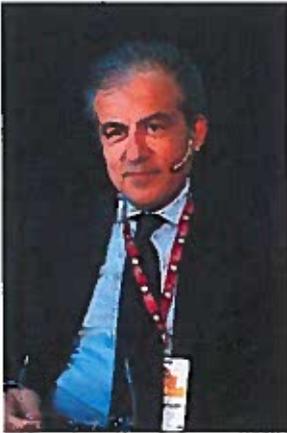
*L'operatore portuale ed ex assessore preoccupato del silenzio assordante dei due enti e della politica dopo le notizie giunte da Gioia Tauro, dove sono arrivate le prime auto prodotte nello stabilimento di Melfi. "Il sindaco dovrebbe prendere il timone della situazione e difendere un'attività produttività che rappresenta un valore aggiunto per la città" [VIDEO](#)*



CIVITAVECCHIA - Aveva già bacchettato il silenzio del Comune, della politica e degli stessi vertici dell'Autorità di Sistema Portuale sul mancato completamento della trasversale per Orte. Oggi Sergio Serpente, storico operatore portuale ed ex assessore del Pincio, si dice preoccupato del mancato intervento sia di Molo Vespucci che dell'amministrazione comunale sul rischio che Civitavecchia possa in qualche modo perdere terreno nel settore del traffico auto. Settore che, in circa due anni, ha trainato il porto di Civitavecchia facendolo diventare hub di riferimento per le auto del gruppo Fca da esportare soprattutto negli Stati Uniti. La scorsa settimana l'allarme: al porto di Gioia Tauro sono sbarcate le prime Fiat Punto, 500X e Jeep Renegade fabbricate da Fca nello stabilimento di Melfi. Grimaldi Lines ha assicurato che il servizio farà riferimento ad un mercato diverso da quello attualmente coperto da Civitavecchia. "Difficilmente il nostro porto perderà tutto il traffico auto – ha spiegato Serpente ai microfoni di Trc - ma non penso che resterà tutto così com'è". L'ex assessore ha infatti sottolineato come l'Italia stia guardando molto all'Oriente, ad esempio l'Alfa Romeo, quindi bisognerà vedere come evolveranno gli scenari futuri. "Ma al tempo stesso – ha aggiunto - c'è da tenere conto che il porto di Gioia Tauro offre due giorni di navigazione in meno rispetto a Civitavecchia ed anche il costo della nave incide sul costo della logistica". Per questo preoccupato il silenzio assordante di Comune, mondo politico totale ed Autorità di Sistema portuale.

"Chi oggi si trova ai vertici dell'Authority ma anche del Pincio – ha ribadito - deve entrare maggiormente in questo tipo di problematiche. Oggi abbiamo solo il porto, con i suoi differenti traffici. Su questo si basa lo sviluppo del nostro territorio. Non riesco a capire come possa esserci un silenzio così assordante". Per quanto riguarda il nuovo presidente dell'Adsp Francesco di Majo, Serpente non si sbilancia, non conoscendolo abbastanza, ma lo stallo del comitato di gestione, per l'operatore portuale, pesa abbastanza anche in questo contesto. "L'amministrazione comunale, a questo punto, non so se sa che c'è un porto e quale funzione può avere – ha concluso Serpente - il sindaco, anche alla luce dell'autocandidatura nel comitato di gestione, dovrebbe prendere il timone della situazione e difendere un'attività produttività che rappresenta un valore aggiunto per la città".

# Pas: il generale Umberto Saccone è il nuovo amministratore unico



CIVITAVECCHIA - È il generale Umberto Saccone il nuovo amministratore unico della Pas, Port Authority Security srl, la società che ha come socio unico l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e che si occupa dello svolgimento per conto dell'Adsp dei servizi di sicurezza inerenti all'attuazione delle norme di security per le quali è competente l'Authority, nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. La nomina è arrivata nei giorni scorsi e la scelta è ricaduta su una figura di livello. Saccone, proveniente dall'Arma dei Carabinieri, dopo 25 anni trascorsi nell'intelligence e nei servizi di sicurezza, congedatosi con il grado di generale, è divenuto Direttore della Sicurezza e Senior Vice President di Eni corporate, dove ha lavorato per 8 anni. «Con il generale Saccone - ha commentato il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo - abbiamo scelto una figura di altissimo profilo, nella certezza che con la sua competenza ed esperienza possa essere la persona giusta per un efficientamento dei servizi svolti dalla Pas, con particolare riguardo al traffico crocieristico e all'aumento dei livelli di sicurezza da garantire nel porto già, ad esempio, dal prossimo 10 maggio quando per il G7 i controlli all'area Schengen verranno temporaneamente ripresi, con la necessità quindi di un maggiore lavoro, in coordinamento con le altre forze di polizia, anche per la Pas. Ringraziando il generale per aver accettato l'incarico, gli auguro buon lavoro a nome dell'ente e di tutto il sistema portuale».

## Per il porto una Pasqua da record

*‘Durante il ponte 60 mila persone in transito tra passeggeri e croceristi. E 5 mila auto della Fca sono in partenza per gli Usa ‘Pienone anche alla banchina container: sei navi sono state infatti dirottate nello scalo a causa dello sciopero a Gioia Tauro*

IL WEEK END FESTIVO Pasqua di passione per il porto di Civitavecchia. E' proprio con questo week end lungo festivo che lo scalo mette a punto la macchina organizzativa che poi contrassegnerà tutti i mesi estivi. Tra ieri e domani, infatti, lavoreranno per garantire imbarchi e sbarchi nel porto ben 780 persone, tra addetti della Compagnia portuale e imprese impegnate nei vari ruoli di rizzaggio e derizzaggio, foreman e porter. Ma saranno all'opera ovviamente anche i dipendenti operativi della Autorità di sistema portuale, della Port authority security e della Capitaneria di porto, tanto più alla luce delle stringenti normative sulla sicurezza.

Anche le banchine faranno registrare nei tre giorni praticamente il tutto esaurito tra Autostrade del mare e navi da crociera. Proprio dal terminal di Rct transiteranno nei tre giorni circa 30 mila croceristi che arriveranno a bordo della Koningsdam, della Costa Pacifica e Magica, dell' Oceana, della Msc Magnifica, Splendida e Orchestra, della Rotterdam e della Viking Star.

Trentamila anche i passeggeri che usufruiranno in partenza o in arrivo delle Autostrade del mare, con le linee per Olbia e Cagliari della Tirrenia (Bithia, Moby Tommy, Janas e Amsicora), della Grimaldi tra Barcellona e Porto Torres con la Cruise Roma e Barcelona, della Gnv per Palermo e Tunisi con le navi Splendid e Kriti.

Ma a non far annoiare nel week end di Pasqua gli operatori portuali saranno anche le portamacchine che caricheranno ben 5000 vetture, soprattutto quelle della Fca dirette nei porti americani di Alifax e Baltimora. Occupato anche il molo carbonifero con lo sbarco di una carboniera da 80 mila tonnellate, l'imbarco di una ceneriera da 7 mila e lo sbarco di una calcariera da 7 mila tonnellate. E si dovrà far fronte anche a una emergenza imprevista. A causa dello sciopero degli addetti di Gioia Tauro, infatti, sei porta-container sono state dirottate su Civitavecchia e a turno attraccheranno alla banchina dedicata (durante lo scarico le altre attendono in rada il loro turno). Per queste operazioni sono stati chiamati altri 120 lavoratori che portano il totale delle maestranze impegnate al porto nel week end pasquale a 900 unità.

Unica nota dolente in uno scalo che si prepara ad affrontare il tutto esaurito, in questo primo ponte della stagione, l' assenza dei magayacht nel porto storico, dove non è arrivata quest' anno (a differenza delle festività pasquali 2016) alcuna richiesta di attracco.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## PORTO DI NAPOLI, ENTRO IL 2017 LA GARA PER UN DEPOSITO DI GAS NATURALE LIQUEFATTO

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, annuncia l'emissione, entro il 2017, di una richiesta di manifestazione d'interesse per la realizzazione di un deposito costiero che faccia servizio di rifornimento di Gnl (gas naturale liquefatto) alle navi che scaleranno il porto partenopeo. Lo fa intervenendo al convegno "L'economia va in porto" organizzato da Assocostieri nella sede romana di Confindustria, organizzato in settimana nel capoluogo campano.

Nel corso del dibattito Spirito sottolinea la rilevanza che sta assumendo a livello mondiale l'alimentazione a Gnl delle imbarcazioni, ed in particolare di quelle per le crociere ed i traghetti. Poiché tra il 2020 e il

2021 inizieranno ad operare nel Mediterraneo navi da crociera dual fuel, sarà necessario poterle rifornire di Gnl anche nel Tirreno centrale.

Considerati gli iter autorizzativi e la durata dei cantieri, i tempi appaiono già stretti. La manifestazione di interesse riguarderà gli operatori privati del settore mentre compito dell'Autorità sarà vagliare partecipazioni e proposte in base a criteri di efficienza.

Quella dell'Autorità portuale Tirreno centrale è la prima proposta concreta per la realizzazione di un deposito costiero a Sud di Livorno, escludendo la Sardegna.

Un deposito small scale fu annunciato tre anni fa da Medgas (Gruppo Sorgenia) asso-

ciato al progetto di rigassificatore a Gioia Tauro ma non è andato avanti.

Di disponibilità di Gnl nel Mediterraneo per il trasporto marittimo si parlerà anche nella conferenza internazionale Gnl del 10 e 11 maggio che si svolgerà proprio a Napoli presso la Mostra d'Oltremare.

Nella sessione marittima, oltre a relatori internazionali e Spirito, interverranno anche Ennio Cascetta, consigliere per le strategie del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, Enrico Maria Pujia, direttore generale navigazione del ministero dei Trasporti e Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità portuale di Roma e del Lazio, con Civitavecchia principale porto turistico del Mediterraneo. \*\*\*

## Porto, nasce l' Organismo di partenariato

*La novità introdotta dalla riforma Delrio per affiancare il Comitato di gestione*

d Come affermato dalla legge e in base a un indirizzo di snellezza burocratica voluto espressamente dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, il Comitato di gestione avrà pieni poteri. L' Organismo di Partenariato, tuttavia, potrà esprimere pareri su aspetti determinanti delle attività amministrative: dall' adozione del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell' ambito del sistema portuale fino ai bilanci preventivo e consuntivo. Il Comitato di gestione di ogni Authority, infatti, "deve tener conto degli orientamenti emersi in seno all' Organismo di partenariato della risorsa mare e, nel caso le sue deliberazioni se ne discostino, tale scelta va adeguatamente e specificamente motivata". L' Organismo di partenariato affiancherà pertanto il Comitato di Gestione nei processi decisionali riguardanti gli aspetti chiave del porto connessi al suo sviluppo e al potenziamento dei servizi offerti.

A.Pig.

È nato a Taranto l' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, l' ente consultore dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio. È una delle novità della riforma delle Autorità Portuali che affiancherà il "Comitato di gestione", ossia il vecchio comitato portuale, che resta l' unico

ente deliberatore e decisore (formato da Regione, Comune/ Città Metropolitana, Capitaneria).

E allora vediamo i nomi che occuperanno e rappresenteranno le diverse posizioni ufficializzati dal decreto 37 di mercoledì scorso dall' Autorità presieduta da Sergio Prete.

Vincenzo Latorre è stato designato dalla Confederazione Italiana Armatori (Confitar ma) quale rappresentante degli armatori. Vincenzo Cesareo, designato da Confindustria, quale rappresentante degli industriali. Pasquale Cippone, designato dalla **Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali (Fedespedi)** e dalla **Federazione Italiana delle Associazioni territorialmente localizzate di doganalisti (spedizionieri doganali)**, quale rappresentante degli **spedizionieri**.

Luciano Elpiano, designato da **Assologistica**, quale rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto. Gianpiero Strisciuglio designato dall' Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi (Agens), quale rappresentante degli operatori ferro viari operanti in porto. Marco Caffio, designato dalla **Federazione Nazionale Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi (Federa genti)** quale rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi. Maria Serena Primiceri, designata dal Comitato

## - segue

---

Centrale per l' Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l' autotrasporto di cose per conto di terzi ha designato quale rappresentante degli autotrasportatori operanti nell' ambito logistico -portuale.

Per i sindacati: Gaetano Raguseo (Filt-Cgil), Emidio Albani (Fit-Cisl) e Carmelo Sasso (Uil-Trasporti) designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale stipulanti il contratto collettivo nazionale del settore portuale quali rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto. Leonardo Giangrande, designato dalla Confcommercio quale rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto.

Non c' è stato accordo per il rappresentante delle imprese portuali e i terminalisti tra le diverse associazioni (Assologistica, Ancip, Assiterminal e An tep) tant' è che, "dopo aver esperito senza successo un tentativo di accordo tra i designati, si è proceduto alle operazioni di sorteggio".

Alla fine è stata sorteggiata l' ingegnere Victoria Pedone.

Tra i componenti dell' Organismo anche Claudio Durante, comandante della Capitaneria di porto di Taranto. L' ente durerà in carica per un quadriennio e a presiederlo c' è sempre Sergio Prete. Prima riunione prevista per giovedì 27 aprile: si discuterà del bilancio consuntivo 2016.

## Autorità di sistema portuale del Mar Ionio: costituito Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

(FERPRESS) – Taranto, 18 APR – Con Decreto n. 37/17 del 12 aprile 2017, che sarà pubblicato nella Sezione Amministrazione Trasparente/Disposizioni Generali/Atti Generali del sito [www.port.taranto.it](http://www.port.taranto.it), l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha costituito l’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare previsto dall’art. 11 bis della Legge 84/94. Lo riferisce una nota dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.

Come previsto dalla norma, all’organismo competono funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, oltre che funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine: all’adozione del Piano Regolatore Portuale e del Piano Operativo Triennale, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell’ambito del sistema portuale dell’AdSP, al progetto di bilancio preventivo e consuntivo ed alla composizione degli strumenti di cui all’art. 9, co. 5 lett. l) della L.84/94.

L’organismo di Partenariato della Risorsa Mare è presieduto dal Presidente dell’AdSP ed è composto dal Comandante del Porto di Taranto, da un rappresentante degli armatori, da un rappresentante degli industriali, da un rappresentante degli operatori di cui agli artt. 16 e 18, da un rappresentante degli spedizionieri, da un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto, da un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto, da un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi, da un rappresentante degli autotrasportatori operanti in ambito logistico-portuale, da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto e da un rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti in porto.

Le diverse Associazioni coinvolte hanno fatto tutte pervenire le proprie designazioni e, pertanto, tutte le categorie dell’OdP risultano essere rappresentate.

L’Organismo di partenariato affiancherà pertanto il Comitato di Gestione nei processi decisionali riguardanti gli aspetti chiave del porto connessi al suo sviluppo ed al potenziamento dei servizi offerti.

## Il porto si apre all'esterno

● L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha costituito l'organismo di partenariato della risorsa mare. L'organismo è previsto dall'articolo 11 bis della legge 84 del '94. All'organismo, come previsto dalla norma, spiega l'Authority, competono funzioni di confronto partenariale «ascendente e discendente», oltre che funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine all'adozione del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale. dell'Autorità di sistema portuale, al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

L'organismo di partenariato della risorsa mare, si dice ancora, è presieduto dal presidente dell'Autorità, Sergio Prete, ed è composto dal comandante del porto di Taranto, da un rappresentante degli armatori, da uno degli industriali, da uno degli spedizionieri, da uno degli operatori logistici intermodali operanti in porto, da uno degli operatori ferroviari operanti in porto, da uno degli agenti e raccomandatari marittimi, da uno degli autotrasportatori operanti in ambito logistico-portuale, da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto e da un rappresentante degli operatori del turismo o del commercio.

L'organismo di partenariato, rende noto l'Authority, affiancherà pertanto il comitato di gestione «nei processi decisionali riguardanti gli aspetti chiave del porto connessi al suo sviluppo ed al potenziamento dei servizi offerti».

Intanto, l'Authority comunica che è stato pubblicato sull'albo pretorio del sito istituzionale dell'Autorità portuale «l'avviso pubblico integrale per la selezione di una figura

professionale idonea a ricoprire l'incarico di amministratore unico dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale per la cui costituzione è stato avviato il procedimento con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». Nell'Agenzia confluiranno i lavoratori ex Tct (Taranto container terminal) in liquidazione che hanno usufruito di ammortizzatori sociali. La durata dell'incarico è fino al 31 dicembre 2019. Le candidature, corredate dalla documentazione prevista dall'avviso pubblico, dovranno pervenire entro le 13 del 3 maggio 2017.

# Crociere, il 15 maggio primo arrivo

### Gruppo Thomson Cruises avvia gli approdi sino a ottobre, la città prepara l'accoglienza

● Quindici e 29 maggio sono le date dei primi due arrivi a Taranto della nave da crociera Thomson Spirit del gruppo Thomson Cruises. Si tratta dell'operatore che circa un anno fa ha programmato un piano di approdi a Taranto da maggio a ottobre prossimi. Solo per maggio sono scadenziati due arrivi, poi da giugno a ottobre ve ne sarà solo uno al mese. Dopo una serie di approdi spot negli anni precedenti - Taranto infatti è già stata toccata in passato dalle navi da crociera -, quest'attività, che ha anche un impatto sul rilancio turistico della città, entra adesso in una fase nuova.

«Sì, possiamo dire che ormai ci siamo - afferma Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio -. L'arrivo della Thomson Spirit è il nostro banco di prova proprio perché si verificherà più volte nei prossimi mesi. Da come andranno le cose, dai servizi che offriremo e dai giudizi finali che trarrà l'operatore, dipende l'evoluzione del mercato delle crociere a Taranto a partire dalla conferma dello stesso gruppo Thomson Spirit per il 2018 e per gli anni successivi. L'anno prossimo abbiamo già la prenotazione per una nave del gruppo tedesco Tui e come Autorità portuale ci stiamo muovendo per stabilire altri contatti e ulteriori opportunità, ma è evidente che dalla semina che faremo da maggio a ottobre dipende molto. Penso che anche altri operatori siano in attesa di vedere come ci si muove a Taranto per decidere nelle loro programmazioni se puntare o meno anche sul nostro porto. Ecco perché è importante essere all'altezza nella fase di avvio».

I passeggeri che arriveranno con ogni unità sono 1500, chiarisce Prete, «cui si aggiungono 500 componenti dell'equipaggio. I croceristi giungeranno a mezzogiorno e ripartiranno alle 18. La nave proverrà da Messina e ripartirà per la Grecia. Poiché gli arrivi sono fissati tutti per lunedì in un orario in cui i negozi sono chiusi per il riposo settimanale, è già partita da parte del Comune un'attività volta far sì che i com-

mercianti del centro siano aperti con i loro esercizi in quelle ore. Ci si è rivolti a tutte le categorie merceologiche, anche alle farmacia. I passeggeri, infatti, potranno acquistare a bordo, proposti dall'operatore, una serie di pacchetti relativi a visite guidate da effettuare una volta sbarcati a Taranto. Uno di questi pacchetti riguarda la città. Ma anche per coloro che non dovessero acquistare i pacchetti dell'operatore, ci si è attrezzati con le associazioni per fare in modo che questi passeggeri possano vedere Taranto.

L'amministrazione comunale, per esempio, ha messo a disposizione un bus navetta».

«I croceristi - dice ancora il presidente Prete - attraccheranno con la nave al molo San Cataldo, lato di ponente, alle spalle della sede dell'Autorità portuale. Abbiamo preso una tensostruttura per assi-

curare assistenza e attività di infopoint. Il nuovo centro polivalente, i cui lavori sono stati appaltati dall'Authority ad un gruppo di imprese per 6 milioni e mezzo di euro, sono infatti partiti a giugno scorso e

si prevede di completarli a novembre prossimo. Non ce la facciamo quindi con gli arrivi del 2017 e perciò abbiamo individuato un'alternativa». Ed è stato il vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, a sottolineare a giugno 2016 quanto sia importante per il porto di Taranto avere a disposizione una struttura simile. «L'opera che oggi avviamo nel porto - disse infatti Bellanova in occasione dell'inaugurazione del cantiere - non è solo un tassello importante per il rilancio dell'infrastruttura ma contribuisce anche a realizzare il disegno che per Taranto abbiamo in mente: fare in modo che questa città bella abbia anche luoghi belli. Luoghi dedicati all'accoglienza, al turismo e alla valorizzazione del patrimonio storico e artistico di Taranto, in modo che chi viene qui possa trarne impressioni positive».

Ma per l'ulteriore sviluppo del turismo via mare l'Authority ha in piedi un altro progetto: utilizzare la banchina torpediniere in Mar Piccolo una volta che sarà stata definitivamente liberata dalla Marina Militare. «Con la Marina - spiega Prete - abbiamo già concordato la cessione e siamo d'accordo sul testo del relativo protocollo. Adesso ci attendono due ulteriori passaggi: la Marina dovrà cedere l'infrastruttura all'Agenzia del Demanio perché questa possa poi trasferirla all'Authority e la candidatura del progetto di riconversione della banchina al tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo perché siano finanziati i lavori». La banchina si sviluppa per 750 metri lineari a cui vanno aggiunte le aree a terra. «Al momento - conclude Prete -, c'è uno studio di fattibilità dell'Authority che prevede interventi per circa 30 milioni tra ristrutturazione sia del molo che del capannoni a monte. Il progetto vede già un consenso di massima in quanto rientra nelle finalità del Cis. Inizialmente era stata prevista la possibilità di far attraccare alla banchina torpediniere anche le navi da crociera, poi, invece, si è scelto di privilegiare la nautica da diporto lasciando alle crociere l'attracco al molo San Cataldo».

*[domenico palmiotti]*

# Gioia Tauro, rimosso il blocco autostradale: i portuali incontreranno Delrio

Gioia Tauro - I lavoratori, che adesso stanno ritornando al porto hanno confermato che lo sciopero di dieci giorni proclamato contro i 400 esuberanti comunicati dall'azienda proseguirà per la durata programmata.



Gioia Tauro - È stata tolta, dai lavoratori del porto di Gioia Tauro in sciopero, l'occupazione delle corsie dell'autostrada Salerno Reggio Calabria. **La decisione è stata presa dopo che è giunta ai manifestanti la convocazione di un incontro «ad hoc» da parte del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Graziano Delrio alla presenza del prefetto di Reggio Calabria, dei sindacati Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sui e dell'azienda Mct.** I lavoratori, che adesso stanno ritornando al porto hanno confermato che lo sciopero di dieci giorni proclamato contro i 400 esuberanti comunicati dall'azienda proseguirà per la durata programmata. In serata, davanti all'ingresso dello scalo, dove sono state piantate tre croci, i manifestanti hanno annunciato che si terrà anche un momento religioso in vista della Pasqua.

Gioia Tauro. Restano dieci giorni di sciopero

## Vertice al ministero: i portuali tolgono i blocchi alla Sa-Rc

Tre croci piantate all'ingresso del porto nel venerdì santo, culmine di un'immaginaria via crucis. È la traccia tangibile della protesta dei lavoratori dello scalo di Gioia Tauro, ieri culminata nell'occupazione delle corsie dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per stigmatizzare la decisione di Medcenter, la società che gestisce lo scalo, di dichiarare 400 esuberanti e di avviare dal 31 marzo le procedure di mobilità.

I lavoratori hanno dichiarato dieci giorni di sciopero a partire da giovedì notte. Ieri, dopo avere piantato tre croci tra le inferriate, verso le 11 di mattina circa 200 portuali hanno occupato l'autostrada in direzione nord, all'altezza dello svincolo di Gioia Tauro, per poi successivamente spostarsi anche in direzione sud, rischiando di paralizzare il flusso di traffico festivo.

Dopo quasi un'ora di tensione, i blocchi sono stati rimossi grazie alla mediazione della prefettura: ai manifestanti è stata garantita la convocazione di un incontro ad hoc da parte del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Graziano Delrio alla presenza del prefetto di Reggio Calabria, dei sindacati Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul e della stessa azienda.

«I lavoratori del porto hanno interrotto l'azione rivendicativa dopo avere appreso la notizia della riunione fissata per mercoledì, nella sede del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, grazie all'intervento del prefetto di Reggio, Michele di Bari - conferma la Prefettura di Reggio Calabria -. Prosegue l'azione di mediazione del prefetto avviata sin dal mese di marzo con l'istituzione di un tavolo prefettizio di confronto tra le parti datoriali e sociali per la soluzione delle problematiche concernenti il numero dei lavoratori della Medcenter in esubero, circa 400, da ricollocare nell'ambito dell'Agenzia di lavoro portuale».

I lavoratori, rientrati al porto, hanno confermato che lo sciopero di dieci giorni proclamato contro i 400 esuberanti comunicati dall'azienda proseguirà per la durata programmata. In serata, davanti all'ingresso dello scalo, dove sono state piantate le tre croci, i manifestanti hanno promosso anche un momento di riflessione religiosa, in vista della Pasqua.

## Porto di Gioia Tauro

# Per il gestore dello scalo 400 esuberanti Al via ieri dieci giorni di sciopero

**FEDERICO MINNITI**  
GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA)

**H**anno incrociato le braccia nel Venerdì Santo. Una scelta simbolica, quella dei lavoratori del porto di Gioia Tauro, in risposta a quella che definiscono una "condanna a morte": sono quattrocento gli esuberanti calcolati da Medcenter Container Terminal (Mct) che all'interno dell'area portuale riveste il ruolo di dominus incontrastato delle operazioni di transhipment. La crisi del porto di Gioia Tauro, ha registrato il tracollo dei volumi industriali a partire dal 2011, dopo che fino al 2007 lo scalo era il quinto per movimentazioni di tutta Europa. Un'infrastruttura strategica che, però, è rimasta "schiacciata" nello scontro tra Mct e Italia. Perché dal 2013 c'è una legge istitutiva della Zona Economica Speciale (Zes) - che riguarda proprio il territorio in cui insiste il porto - ferma al Senato della Repubblica. Eppure il provvedimento di de-

### Il Prefetto: il numero dei tagli è destinato a scendere notevolmente

fiscalizzare l'area sarebbe la ricetta ideale per rilanciare i foreign direct investment nell'area, ossia risorse "fresche" per implementare un mercato in depressione. Il costo totale dell'operazione, per il governo, sarebbe stato di 60 milioni di euro in tre anni. Un investimento statale che nell'ultima legislatura, però, non ha trovato il favore della politica. I motivi dovrà spiegarli, il 19 aprile, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), Graziano Delrio che ha promesso - nella giornata di ieri - un incontro ai rappresentanti dei lavoratori. L'intervento di Delrio ha permesso di far rientrare la tensione - altissima - a Gioia Tauro dove le maestranze avevano bloccato la circola-

zione sull'A2 (ex Salerno-Reggio Calabria).

Al responsabile del Mit verranno sottoposti i punti essenziali della vertenza: oltre l'immediata istituzione della Zes, anche gli investimenti per il gateway ferroviario e per la banchina di carenaggio. Ma che fine faranno i lavoratori del porto di Gioia Tauro? A fornire delle rassicurazioni è il Prefetto di Reggio Calabria - in esclusiva per *Avvenire* - spiegando come «il numero degli esuberanti è destinato a scendere notevolmente». La soluzione, secondo Michele Di Bari, è rintracciabile nella ricollocazione «dei quattrocento esuberanti nell'Agenzia del lavoro gestita dall'Autorità portuale di Gioia Tauro». Provvedimenti che comunque non faranno sospendere lo stato d'agitazione e lo sciopero di 10 giorni, fino al 23 aprile, degli operatori portuali anche se - confermano dalla triplice sindacale - «si eviterà il blocco totale delle attività nel terminal container».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

È esplosa la rabbia dei 400 lavoratori del porto calabrese sotto licenziamento. L' accorpamento per Messina-Milazzo è sempre più un suicidio

## Ma vedete quello che succede a Gioia Tauro?

*E sulla questione delle infrastrutture i ministri Alfano e Franceschini intendono prendere le distanze da Delrio*

Lucio D' Amico Hanno bloccato l' autostrada Salerno-Reggio Calabria. Ieri è esplosa la rabbia dei lavoratori del porto di Gioia Tauro, a conferma di una situazione incandescente sul piano economico-finanziario e occupazionale, con ben 400 esuberanti dichiarati dalla "Mct", la società che gestisce il Terminal container.

È un fronte che resterà caldissimo, almeno fino a mercoledì 19, allorché una delegazione di sindacati e di portuali sarà ricevuta a Roma dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

Evidenti sono i riflessi sul dibattito in corso relativo al futuro della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno Meridionale e dello Stretto, che vedrebbe come capofila proprio il porto più in crisi, quello di Gioia Tauro. Un dibattito che riguarda la vita stessa dei nostri porti, Messina e Milazzo, che vanno salvaguardati da quello che potrebbe rivelarsi solo un abbraccio "mortale", anziché - come è certamente nelle intenzioni di chi in buona fede sostiene le ragioni dell' accorpamento - un progetto di rilancio di tutte le realtà portuali calabresi e dello Stretto. Si scontrano esigenze in questa fase del tutto inconciliabili.

Come si evince dalle dichiarazioni dei rappresentanti politici della Regione Calabria, al ministro Delrio si chiede una definitiva

accelerazione sul piano di accorpamento, sulla nomina del presidente della nuova Autorità e, dunque, sulla fine della proroga accordata all' Authority di Messina e Milazzo.

Da questa sponda dello Stretto il punto di visuale non può non partire dalla difesa delle prerogative e del ruolo dei due principali porti di una delle 14 Città metropolitane italiane. Una difesa non a fini campanilistici, ma frutto di valutazioni concrete, basate su dati inoppugnabili. Gioia Tauro è in un grave stato di crisi strutturale, Messina è il primo porto per numero di passeggeri in Italia, uno dei più importanti in Europa. Ma la rilevanza del nostro sistema portuale è testimoniata anche dalla posizione rivestita per quel che concerne il traffico di merci e il crocerismo, dal momento che Messina-Milazzo - già di fatto un sistema portuale, che potrebbe vivere di luce propria - rientra nella "top ten" della classifica dei porti nazionali.

In prospettiva potrebbe anche essere diverso, ma oggi l' accorpamento servirebbe davvero soltanto al

**- segue**

---

porto che chiude i suoi bilanci con un disavanzo di gestione pari a quasi 30 milioni di euro (Gioia Tauro), non certo a chi come Messina-Milazzo chiude con un attivo di diversi milioni di euro. Il timore che l'operazione dell'unire le due "casse" sia fatta solo per colmare il deficit del porto calabrese è così infondato?

E poi quali sarebbero i mirabolanti guadagni, in termini di rilancio strategico, per i nostri porti se lo stesso ruolo di Gioia Tauro rischia di essere svilito e mortificato dai piani del Governo nazionale, che ha cancellato - lo confermato i dati dell'allegato al Documento di economia e finanza - la possibilità di portare l'Alta velocità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria e ha "cassato" anche la grande infrastruttura, il Ponte sullo Stretto, che avrebbe avuto una duplice valenza viaria e ferroviaria?

La dura posizione assunta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio non sembra essere condivisa da alcuni colleghi del governo Gentiloni: Alfano e Franceschini in testa, che di fatto hanno già preso le distanze dal collega e che potrebbero uscire allo scoperto nei prossimi giorni. In ogni caso, Messina, la sua Città metropolitana e l'Area dello Stretto, devono ridiventare la vertenza prioritaria, per tutta la nostra classe politica e dirigente, senza più lasciarsi abbindolare dalle promesse e senza più accontentarsi delle briciole.

## Porti: Gioia Tauro, quarto giorno di blocco delle attività

Prosegue lo sciopero dei lavoratori contro 400 esuberi dichiarati da Mct



(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 17 APR - Quarto giorno di blocco delle attività al porto di Gioia Tauro per lo sciopero dei lavoratori proclamato - per 10 giorni - da Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul dopo i 400 esuberi annunciati da Mct. Tra i portuali cresce l'attesa per l'incontro in programma mercoledì prossimo, a Roma, al ministero dei trasporti e delle infrastrutture. Incontro convocato grazie all'intervento del prefetto di Reggio Calabria Michele di Bari dopo che i lavoratori, venerdì scorso, avevano bloccato l'autostrada Salerno-Reggio. Una folta delegazione di dipendenti - si parla di circa 2-300 - sarà a Roma per attendere l'esito della riunione convocata dal ministro Graziano Delrio ed alla quale parteciperanno sindacati, azienda ed il Prefetto di Reggio. Il rischio lamentato dalle maestranze di Mct in sciopero è che gli esuberi provochino la "morte sociale" a Gioia Tauro perché "danno incertezze per il futuro". (ANSA).

# Gioia Tauro, porto bloccato da quattro giorni

Genova - Prosegue lo sciopero dei lavoratori proclamato - per 10 giorni - da Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul dopo i 400 esuberanti annunciati da Mct.



Genova - **Quarto giorno di blocco delle attività al porto di Gioia Tauro per lo sciopero dei lavoratori proclamato - per 10 giorni - da Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul dopo i 400 esuberanti annunciati da Mct.** Tra i portuali cresce l'attesa per l'incontro in programma mercoledì prossimo, a Roma, al ministero dei trasporti e delle infrastrutture. Incontro convocato grazie all'intervento del prefetto di Reggio Calabria Michele di Bari dopo che i lavoratori, venerdì scorso, avevano bloccato l'autostrada Salerno-Reggio. Una folta delegazione di dipendenti - si parla di circa 2-300 - sarà a Roma per attendere l'esito della riunione convocata dal ministro Graziano Delrio ed alla quale parteciperanno sindacati, azienda ed il Prefetto di Reggio. Il rischio lamentato dalle maestranze di Mct in sciopero è che gli esuberanti provochino la «morte sociale» a Gioia Tauro perché «danno incertezze per il futuro».

Transshipment. Domani al ministero

## Incontro decisivo per il futuro di Gioia Tauro

Rischia di giocarsi nelle prossime ore il futuro del **porto** di Gioia Tauro e del transshipment italiano. Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha convocato per domani a Roma i sindacati e il terminalista dello scalo (Medcenter container terminal, guidato da Contship Italia) per risolvere la vertenza sui 400 esuberanti annunciati dall'azienda (e destinati alla neonata Agenzia per il lavoro), che hanno scatenato la protesta dei lavoratori. Questi ultimi, oltre ad aver bloccato venerdì, per un'ora, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, liberata solo dopo la convocazione da parte del ministro, hanno indetto uno sciopero di 10 giorni. Ed è proprio la durata di questa protesta, se non si riuscirà a farla rientrare con l'incontro romano, a mettere in pericolo il futuro del trasbordo in Italia.

Il rischio, infatti, è che le navi di Msc, unico armatore ancora presente nel **porto** di Gioia (dopo l'addio, negli anni scorsi, di Maersk, che pure con Msc ha un'alleanza su linee e slot) facciano rotta verso altri scali, come Valencia (dove il gruppo Aponte controlla una banchina), Pireo o Malta. Già oggi le unità di Msc che erano previste in arrivo a Gioia,

stanno sbarcando i container nello scalo spagnolo e in quello greco, nonché a Barcellona, Civitavecchia e Napoli. Una situazione provvisoria ma che potrebbe diventare definitiva se davvero lo sciopero si prolungasse. Senza contare i problemi creati dai contenitori fermi a Gioia Tauro che rischiano di restare bloccati a terra ancora per una settimana.

Per comprendere appieno la questione occorre dire che i 400 esuberanti annunciati da Mct non sono destinati al licenziamento.

Il Governo, infatti, in accordo con le parti, ha stanziato 40 milioni per mettere a regime un'Agenzia di somministrazione del lavoro **portuale** e per la qualificazione professionale che è stata istituita a Gioia il 23 marzo scorso.

L'organismo serve proprio ad assorbire per tre anni i lavoratori in esubero e a formarli per reinserirli poi nel ciclo lavorativo presso il bacino di carenaggio previsto in costruzione nel **porto** o nelle attività della zona economica speciale che la Regione Calabria sta adoperandosi a creare alle spalle del **porto**.

Nonostante l'accordo raggiunto su questo percorso, i lavoratori sono arrivati allo scontro con Mct per divergenze sui criteri con i quali scegliere i 400 da avviare verso l'Agenzia. Inoltre il sindacato vorrebbe che il numero degli esuberanti fosse ridotto. Il **porto** poi soffre dello stallo per il mancato accordo Governo-Regioni sulla nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema **portuale** di Gioia Tauro e Messina.

Alla fine, però, si corre il serio rischio che l'unico cliente di Gioia abbandoni le banchine e per lo scalo calabrese si apra una crisi strutturale come quella che ha colpito Taranto che, dopo l'addio di Evergreen, è rimasto senza traffici di trasbordo.

# Informazioni Marittime

---

## Sciopero a Gioia Tauro, domani vertice al MIT



È atteso per domani, mercoledì, l'incontro a Roma al ministero dei Trasporti sulla vertenza del porto di Gioia Tauro, **in sciopero da cinque giorni**. Convocato dal prefetto di Reggio Calabria Michele di Bari, secondo le previsioni dei sindacati sono attesi nella Capitale tra i 200 e i 300 dipendenti del Medcenter Container Terminal, su circa 1.300 complessivi, di cui oltre 400 in esubero. Venerdì per protesta i lavoratori hanno anche bloccato l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e piantato **tre ironiche croci** all'ingresso del terminal container dello scalo calabrese. Cgil, Cisl, Uil e Sul sono contrari al piano di mobilità del terminalista avviato alla fine di marzo che non prevede l'utilizzo dell'Agenzia del lavoro, deliberata dall'Autorità portuale di Gioia Tauro **qualche settimana fa**, ma non ancora operativa, per riqualificare e reinserire i dipendenti in eccesso. Un istituto sperimentale, funzionante per ora **soltanto nel porto di Trieste**.

## Tassa di sbarco, i timori degli operatori

*L'associazione "Ass.O.Asinara" chiede chiarimenti sulla riscossione e sulle responsabilità gestionali*

PORTO TORRES Gli oltre quaranta operatori dell' associazione "Ass.o.Asinara". Istituita qualche settimana fa per cercare di valorizzare ulteriormente le loro attività e soprattutto le peculiarità dell' isola-parco, si sono allarmati dopo la comunicazione ufficiale dell' assessore Domenico Vargiu di aver inserito nel bilancio di previsione una quota di 300 mila euro derivanti dal presunto gettito della **tassa di sbarco** istituita dalla giunta comunale. «Ribadiamo che non vi sono pregiudiziali verso l' applicazione del contributo - dicono il presidente e il vice presidente di Ass.o.Asinara Antonello Gadau e Veronica Pisu -, però riteniamo sia fondamentale che il percorso sia graduale e sperimentale come già espresso dall' incontro con l' amministrazione comunale: la scelta della tariffa massima di 5 euro nei mesi di maggior afflusso avrà infatti un sicuro impatto negativo sul numero delle presenze turistiche». L' associazione tiene inoltre a precisare che non sono stati chiariti ancora alcuni aspetti fondamentali come quelli che riguardano la riscossione dei tributi da parte degli operatori, che sono stati individuati come "agenti contabili" creando di fatto non pochi problemi operativi e di responsabilità giuridica.

«Ci auguriamo fortemente che ci siano i margini per una contrattazione riguardo questo tema così importante - aggiungono i dirigenti dell' associazione -, perché per un settore che lentamente sta vedendo la luce in questi ultimi anni, sarebbe un grave errore subire una battuta d' arresto per una scelta affrettata da parte di chi dovrebbe tutelare le giovani imprese turistiche.

Auspichiamo pertanto di poter trovare un punto di incontro con l' amministrazione comunale, certi che il nostro spirito collaborativo possa essere positivo per tutti». (g.m.

)

# Il Nautilus

---

## A Porto Torres la prima tappa italiana della nuova nave da crociera Silver Muse



**PORTO TORRES** – L'ultima nave della Silversea ha iniziato il suo viaggio inaugurale questa settimana. È una delle navi da crociera più lussuose. L'ultima nata in casa Fincantieri (varò il 3 aprile) e oggi alla sua prima tappa italiana del viaggio inaugurale. Un vero privilegio per lo scalo di Porto Torres che, questa mattina, alle 8, ha accolto, come prima tappa del Paese appunto, la Silver Muse, nave della compagnia monegasca Silversea, che ha avviato qualche giorno fa il Maiden Voyage, viaggio inaugurale di 14 giorni, con partenza da Montecarlo e arrivo a Villefranche.

Ed in questo tour dedicato al lusso, il cui prezzo per 2 settimane può superare i 9 mila euro a passeggero, la scelta di Porto Torres si è rivelata fondamentale per la promozione del territorio del Nord Ovest in quello che rappresenta una nicchia senza crisi nel mercato crocieristico: il lusso.

Alghero, Stintino, ma anche siti archeologici, comprese le aree storiche di Porto Torres, per le quali l'Amministrazione Comunale ha predisposto appositi info point,, saranno strategici per questa nuova esperienza col mercato del crocierismo di lusso, sempre alla ricerca della novità. Poco meno di 213 metri di lunghezza, la Muse può trasportare 596 passeggeri e, in un rapporto quasi uno ad uno, 411 membri d'equipaggio.

Doveroso, per l'evento, il saluto dell'Autorità Portuale, del Comandante della Capitaneria e dei rappresentanti del Comune al comandante della nave, Alessandro Zanello, con il consueto scambio crest a bordo del nuovo gioiello della crocieristica, dove la parola d'ordine è stupire con i dettagli ricercati, dalla cucina agli arredi. "Quello di oggi – dice Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna – è un evento di enorme rilevanza per la nostra portualità. Vedersi inseriti ancora una volta quale prima tappa italiana di un tour inaugurale di una nave come questa, è motivo di particolare orgoglio per il nostro Ente, ma, soprattutto, per l'intero territorio. È una scelta che conferma l'enorme potenziale di questa Isola, che molto ha ancora da dire nell'industria crocieristica".

Quello della Silver Muse non è il primo scalo inaugurale nei porti del nord Sardegna. L'ultimo Maiden Voyage è stato quello, nel 2016 ad Olbia, della Seven Seas Explorer, nave concorrente per lusso e target, preceduto, il 10 giugno 2012, dalla Breeze della Carnival Cruise Line che, con oltre 4.500 passeggeri a bordo, toccò l'Isola Bianca quale quinta tappa nel Mediterraneo, prima italiana.

Una stagione importante, quella 2017, per Porto Torres, che, con 30 scali, si lancia nella sfida ai porti del Mediterraneo ospitando, per la prima volta, il turn around della Costa Neo Riviera che, dal mese di giugno, per 17 volte, imbarcherà direttamente i passeggeri dallo scalo portotorrese per un tour nel Mediterraneo.

La tappa della Silver Muse non sarà l'unica per il ponte pasquale del Nord Sardegna. L'appuntamento con i giganti del mare è il prossimo lunedì di Pasqua con l'arrivo, ad Olbia, della Aura, nave della compagnia tedesca Aida Cruises.

Scende in campo il segretario regionale della Fast confsal

## No all' accorpamento a Gioia Tauro

*Di Mento: «Messina non può servire per salvare il porto calabrese in crisi»*

«Dieci giorni di sciopero al porto di Gioia Tauro e contestuale blocco dell' autostrada Salerno- Reggio Calabria, da parte degli operatori portuali, dichiarati in esubero dalla Mtc, società terminalista. Scenario complesso quello del porto di Gioia Tauro, sia dal punto di vista occupazionale sia dal punto di vista infrastrutturale, al quale guardiamo con particolare attenzione, ora soprattutto, in vista dell' accorpamento all' Autorità portuale di sistema che vede Messina proprio con Gioia Tauro». Non nasconde la propria forte preoccupazione - che è poi la preoccupazione di un' intera città - il segretario regionale della Fast Confisal Sicilia Nino Di Mento: «Il porto di Gioia Tauro deve necessariamente, prima di essere interessato dalla riforma, risolvere quantomeno, le questioni che da anni richiamano l' attenzione dei Governi in tema di infrastrutture e collegamenti, bacino di carenaggio, gateway ferroviario e "Zes". Opere promesse da anni ma mai realizzate, che caratterizzano il porto di Gioia Tauro come una vera e propria cattedrale nel deserto. La preoccupazione - insiste Di Mento - è che siano proprio Messina e Milazzo, i porti economicamente più ricchi della compagine, a pagarne le spese, a discapito del proprio sviluppo, trovandosi peraltro in una fase delicatissima, come quella dell' avviamento dei cantieri per l' ampliamento del porto di Tremestieri da 72 milioni di euro». La Fast Confisal chiede al sindaco Accorinti di rappresentare queste istanze a nome di tutta la Città metropolitana, anche attraverso l' apertura di un tavolo con la Regione siciliana e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, «al fine di ottenere garanzie specifiche e scritte per tutelare Messina dall' ennesimo scippo».

La proposta avanzata dalla società Centro Mercantile Sicilia

## Hub logistico nell' area portuale L' Amministrazione è prudente

*Non firmato il protocollo d' intesa, sarà il consiglio comunale a assumere le decisioni del caso. La relazione di Italiano*

Milazzo Sarà il consiglio comunale a dover dire l' ultima parola sulla proposta avanzata dalla società Centro Mercantile Sicilia di realizzare un hub logistico a Milazzo. Ma per il momento il pollice della politica milazzese sembra rivolto verso il basso. L' Amministrazione non ha infatti neppure firmato il protocollo d' intesa che rappresentava il primo passo per l' eventuale attuazione di questa programmazione che era stata indirizzata verso l' Autorità portuale, anche se le aree interessate non erano di competenza dell' ente messinese.

Dopo un primo rinvio «per approfondimenti», l' argomento è stato ripreso nell' ultima riunione del Comitato portuale, ma per il momento "messo in freezer" dopo la presa di posizione dell' Amministrazione mamertina esplicitata in un intervento del vicesindaco Ciccio Italiano.

«L' Amministrazione - ha affermato Italiano - ha avuto modo di esaminare la documentazione trasmessa dalla società Cms. Nell' esprimere apprezzamento per un metodo che veda l' ente locale protagonista già in fase di programmazione degli interventi, manifesta piena disponibilità ad approfondire il contenuto dell' idea progettuale prospettata, al fine di valutarne da subito la compatibilità e la

coerenza con gli strumenti urbanistici tanto esistenti quanto in itinere e con la visione che gli organi politici hanno dello sviluppo di una porzione di territorio frontistante il porto e a ridosso di un quartiere ancora non sufficientemente dotato di servizi».

«Per rispetto degli organi deputati in materia di pianificazione territoriale - prosegue la nota dell' Amministrazione - e segnatamente al consiglio comunale, si è pervenuti alla determinazione di non procedere alla sottoscrizione del protocollo d' intesa. Non può sottacersi infatti che la destinazione di un' area destinata all' intermodalità suscita perplessità e preoccupazione laddove l' ipotesi in campo attenga ad interventi finalizzati ad alimentare il transito e l' assistenza ai mezzi pesanti. È infatti, patrimonio ormai condiviso dell' intera comunità milazzese che il porto debba espandersi verso la zona industriale, già attrezzata e che la città di Milazzo non sia in condizione di sopportare un elevato volume

di traffico gommatato».

A fronte di questa posizione il commissario straordinario dell' Authority, Antonino De Simone, ha annunciato che risponderà alla società proponente facendo riferimento alla posizione del Comune e suggerendo di spostare la discussione su un eventuale tavolo tecnico.

INFRASTRUTTURE. Il nuovo presidente ha rassicurato gli operatori dopo il trasferimento della sede a Catania: «I due porti saranno coesi per potenziare la **logistica**»

## **Autorità portuale**, Annunziata: «Anche Augusta sarà più forte»

O OO Promuovere una nuova politica di «governance» per creare delle infrastrutture nel territorio facendo ricorso anche agli strumenti di partenariato pubblico -privato, dialogare con gli operatori **portuali** e aprire i porti anche ai cittadini, sviluppando politiche culturali di interazione «porto -città» che consentano ai cittadini usufruire delle aree **portuali**, non operative, per attività ludiche e del tempo libero.

Sono le priorità di Andrea Annunziata, neo presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia orientale, che accorpa i porti di Augusta e Catania, che si è insediato nei giorni scorsi, in piena «bufera» dopo la decisione del ministro delle Infrastrutture, Graziano Del Rio di trasferire la sede a Catania.

Già presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno per due mandati consecutivi (2008-2016) Annunziata dopo aver incontrato i sindaci del territorio sta facendo la spola tra Augusta e Catania per riorganizzare il personale della segreteria tecnica operativa, che si fonderà in un «unico team». Dopo aver spostato a data da destinarsi la prevista conferenza stampa ad Augusta di mercoledì scorso in una nota ha fatto sapere che ha «una

nuova mission che intendo svolgere d' intesa con il comitato di gestione per - ha aggiunto- imprimere una svolta per rendere i porti di Augusta e di Catania più forti e coesi al servizio della **logistica**, nell' ambito di una rinnovata politica intermodale dei trasporti. La Sicilia, grazie alla sua posizione geografica, al centro del Mediterraneo, è in grado di intercettare una parte dei traffici marittimi che dal Far East, attraverso il canale di Suez, entrano nel "Mare nostrum" per raggiungere i porti del Nord Europa. Un flusso mercantile ricchissimo che per essere in parte dirottato nei porti siciliani, occorre che la Regione sia in grado di porre in essere una politica di fiscalità di vantaggio per attrarre nuovi investimenti da parte delle multinazionali e creare nuovi posti di lavoro».

Nei prossimi giorni incontrerà gli operatori dei trasporti e della **logistica** e, d' intesa con gli enti locali, intende «promuovere una politica al servizio delle comunità territoriali con attenzione alla tutela ambientale ed alla sicurezza dei lavoratori, ma anche per implementare nuovi traffici **portuali** nell'

## - segue

---

ambito delle naturali vocazioni dei porti, nel rispetto delle leggi del mercato, disegnando una adeguata politica tariffaria dei servizi offerti, una continua innovazione tecnologica delle banchine portuali ed altre "commodities"». Sulla vicenda del trasferimento della sede a Catania il segretario provinciale dell' Ugl Antonino Galioto rivolge l' invito alla deputazione nazionale e regionale del Pd a mettere in campo iniziative concrete e intervenire con il presidente del Consiglio Gentiloni, perché «non è possibile ed è ammissibile che - prosegue- ciò che si sta consumando passi inosservato, bisogna che dalle parole si passi ai fatti. Occorre una grande mobilitazione di piazza per portare a rivedere la decisione del ministro Delrio, far intervenire anche il presidente della Repubblica in modo da costringere il Governo a rispettare le direttive della Comunità Europea.

Questa vicenda certamente creerà tensione sociale, rischiando anche forme concorrenziali che andrebbero a inficiare rapporti tra istituzioni locali, crediamo che sia giunto il momento per fare una vera sinergia per difendere un territorio ormai delocalizzato». (\*CESA\*)

## Porti di Catania e Augusta il presidente già al lavoro mentre gli altri litigano

Tony ZermoCatania. Come si fa a governare in serenità due porti, se uno di questi è convinto di essere stato defraudato?

Forse questa difficoltà è il motivo per cui il nuovo presidente dell' Autorità di sistema del Mare della Sicilia orientale, Andrea Annunziata, ha lavorato per qualche giorno in silenzio tra Catania e Augusta tastando il polso della situazione. Secondo un comunicato, «il presidente Annunziata ha avuto una serie di incontri con i sindaci del territorio, con gli staff portuali e con gli imprenditori del settore, individuando una serie di priorità. Intende promuovere una nuova politica di governance per infrastrutturare il territorio, facendo ricorso agli strumenti di partenariato pubblico-privato. Una nuova mission che il presidente Annunziata intende svolgere d' intesa con il comitato di gestione previsto dalla legge di riforma».

Il comunicato continua: «Il neo presidente è convinto che sia possibile intercettare parte di traffici provenienti dal Far East , un flusso mercantile ricchissimo che per essere dirottato nei porti siciliani occorre che la Regione sia in grado di porre in essere una politica di fiscalità di vantaggio per attrarre nuovi investimenti.

Particolare attenzione sarà dedicata al water-front per sviluppare l' interazione porto-città in modo che i cittadini possano usufruire delle aree portuali, non operative, per attività ludiche e del tempo libero».

Nell' ultimo «question times» l' ex ministro Stefania Prestigiacomo ha chiesto al ministro Delrio il motivo per il quale il porto di Augusta «cinque volte più grande di quello di Catania» e per di più inserito come «core» dall' Unione europea nel quadro della portualità continentale abbia ceduto la leadership a Catania. Stefania Prestigiacomo sospetta che ci sia stato un accordo sottobanco tra il ministro, il presidente della Regione Crocetta e il sindaco della città metropolitana di Catania Enzo Bianco.

Delrio nella sua risposta ha ricordato che un ricorso al Tar a favore del porto di Augusta e per rimettere tutto in gioco, è stato respinto e che c' è una fase transitoria di tre anni, sollecitata da Crocetta, prima di passare la leadership da Catania ad Augusta.

La campagna a favore di Augusta è combattuta per ovvie ragioni di territorialità anche dal presidente della commissione Finanze Enzo Vinciullo e in genere da tutti i deputati regionali siracusani.

Tuttavia bisogna prendere atto della realtà delle cose. Il porto di Catania, pur essendo circoscritto, è il principale scalo dell' Isola perché Catania è la capitale commerciale di Sicilia e dispone tra l' altro di una straordinaria piattaforma logistica.

## - segue

---

Inutile chiedersi perché tutti i camion e tutte le linee di navigazione arrivano a Catania. E' così per convenienza commerciale, ed è inutile rimuginarci sopra.

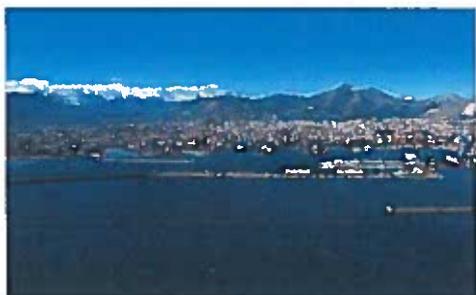
Il porto di Augusta è invece ideale per l' approdo delle grandi navi portacontainer da diecimila Tus che non potrebbero entrare al porto di Catania. Augusta è il solo porto siciliano le cui acque hanno una profondità di quasi trenta metri. Quindi i due porti hanno strutture diverse e vocazioni diverse: commerciale quello di Catania e scalo per grandi navi quello di Augusta. Solo che Augusta deve ancora attrezzarsi meglio per diventare competitivo, da qui la decisione di adottare la fase triennale di transizione. E' solo una decisione di buon senso, anche se può apparire sgradevole. Augusta resta «core» e avrà la leadership a tempo debito.

Quindi sarebbe inutile continuare questa guerra di campanile che a volte ha profili di speculazione politica. Lasciamo lavorare in serenità il nuovo presidente Annunziata, senza creargli un' atmosfera di ostilità per decisioni che non dipendono da lui, e aspettiamo di vederlo all' opera perché entrambi i porti hanno bisogno presto di un grosso rilancio dopo troppi anni di commissariamenti.

Gli accorpamenti stabiliti da Delrio sono giusti in linea di principio, ma non facili da attuare, basta pensare a Messina e Milazzo che non vogliono andare insieme all' agonizzante porto di Gioia Tauro dove sono previsti 400 licenziamenti per sopravvivere. Stringiamo quindi un patto di alleanza tra Catania e Augusta per il progresso di entrambi i porti e dell' intera Sicilia.

# Palermo, in porto arrivano 10 mila passeggeri

Palermo - Le navi Costa Fascinosa e Msc Splendida porteranno in città rispettivamente 3.800 e 3.959 crocieristi più 1.110 e 1.325 membri dell'equipaggio per un totale di 10.203 passeggeri (7.759+2.435).



Palermo - **Martedì saranno contemporaneamente nel porto di Palermo la Costa Fascinosa e la Msc Splendida, che si fermeranno fino al pomeriggio e poi partiranno entrambe alla volta di Malta (La Valletta).** Porteranno in città rispettivamente 3.800 e 3.959 crocieristi più 1.110 e 1.325 membri dell'equipaggio per un totale di 10.203 passeggeri (7.759+2.435).

## Porto di Palermo, sbarcano in città quasi 8 mila crocieristi

**PALERMO.** Come lo scorso 11 aprile, saranno contemporaneamente nel porto di Palermo la Costa Fascinosa e la MSC Splendida, che si fermeranno fino al pomeriggio e poi partiranno entrambe alla volta di Malta (La Valletta). Porteranno in città rispettivamente 3.800 e 3.959 crocieristi più 1.110 e 1.325 membri dell'equipaggio per un totale di 10.203 passeggeri (7.759+2.435). Il commento di Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale di Palermo: Come alcuni studi hanno dimostrato, Palermo è una meta che piace sicuramente per la sua localizzazione geografica, punto d'accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi. Ma è soprattutto la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel suo centro storico e possono usufruire dell'offerta di numerosi e differenziati itinerari artistici e culturali.

## Quanto vale l' invasione dei **crocieristi**

DIECIMILA **crocieristi** sbarcano questa mattina a **Palermo** da due grandi navi. Ottomila ospiti e duemila membri dell' equipaggio si riverseranno nelle vie del centro per visitare i gioielli artistici, per andare a caccia di souvenir e gustare lo street food **palermitano**.

Un esercito di turisti che porterà in città trecentomila euro di indotto.

PATANÈ A PAGINA VII.

## Porto, al via lavori di manutenzione

OOO Lavori di manutenzione straordinaria sulla viabilità e sugli impianti tecnologici del porto di Pozzallo. La giunta del sindaco Luigi Ammatuna ha approvato il progetto per un importo complessivo di 370mila euro che arrivano dai fondi ex Insicem. Le segnalazioni sui disagi al porto pozzallese erano arrivati dalla Capitaneria di porto e da alcuni operatori portuali che hanno evidenziato in più occasioni come l' area della grande infrastruttura fosse in uno stato di quasi impraticabilità. (\*PID\*)

## **Concluse a Porto Empedocle (AG) le operazioni di sbarco di 447 migranti dalla nave "CHIMERA"**

**Porto Empedocle, 17 aprile 2017 - Alle ore 10:20 di oggi sono terminate a Porto Empedocle (AG) le operazioni di sbarco, coordinate dalla sala operativa della Capitaneria di Porto, di 447 migranti (tra cui 81 donne e 13 minori), tratti in salvo dalla nave "CHIMERA" della Marina Militare a seguito di eventi di soccorso condotti nel Canale di Sicilia su disposizione dei vertici che intervengono nella gestione dei soccorsi dei flussi migratori, sia della Marina Militare (Ministero Difesa) sia dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera (Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo, alle dipendenze del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti).**

**L'unità è giunta in banchina Todaro alle ore 09:21.**

**Alle 09:43 sono iniziate le operazioni di sbarco dei migranti iniziando dalle donne e bambini.**

**I migranti, in prevalenza provenienti dall'Africa subsahariana, sono risultati nel complesso in discrete condizioni di salute. I militari della Guardia Costiera hanno fornito assistenza al dispositivo delle forze di polizia, degli operatori socio-sanitari e della Croce Rossa Italiana, coordinato dall'Autorità di P.S., cui i migranti - dopo il nulla-osta allo sbarco da parte dell'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera - sono stati presi in consegna dal personale dell'Ufficio Immigrazione della Questura di Agrigento per gli adempimenti di rito, per l'identificazione ed il successivo trasferimento presso idonee strutture.**

giardini

## Dragaggio del porto prorogati gli interventi

Giardini. Si protrarranno almeno fino a venerdì i lavori di dragaggio dell' area portuale di Schisò e il contestuale ripascimento della costa a rischio erosione nella zona antistante il lungomare Naxos e Tysandros. La ditta aggiudicataria dell' appalto per l' esecuzione degli interventi di movimentazione e riutilizzo dei sedimenti che giacciono sui fondali del porto ha inoltrato un' ulteriore richiesta alla Capitaneria di porto di Messina per continuare la fase finale degli stessi che consistono nel prelievo di circa 4mila metri cubi di materiale sabbioso dal bacino del porto e del conseguente reimpiego dello stesso da distribuire nel tratto costiero interessato dalla 1ª fase del progetto realizzato lo scorso anno. I lavori, iniziati il 9 aprile ed eseguiti con l' ausilio del pontone "Enrico I", dovevano essere ultimati in una settimana ma, invece, occorreranno più giorni, almeno 5, concessi dalla stessa Capitaneria con una proroga dell' ordinanza che ha fatto slittare alla fine della prossima settimana la conclusione dei lavori, mantenendo i divieti per consentire l' effettuazione degli stessi utili a liberare il porto dalla consistente quantità di sabbia rimasta depositata lo scorso anno o che è stata riportata nell' insenatura dalle correnti marine durante le mareggiate invernali.

Francesca Gullotta.

### Porto di Imperia: un' altra archiviazione per Francesco Bellavista Caltagirone

Né truffa ai danni dello Stato, né tantomeno bancarotta fraudolenta per la **Porto** di Imperia spa. L' imprenditore romano, Francesco Bellavista Caltagirone, ex componente del consiglio di amministrazione della società, esce indenne da processi e inchieste legate alla realizzazione e alla gestione del **Porto** turistico nella città ligure. Ieri, su richiesta del sostituto procuratore Alessandro Bogliolo, il giudice del tribunale di Imperia Paolo Luppi ha firmato il decreto di archiviazione sull' inchiesta per la presunta bancarotta della **Porto** di Imperia Spa, in cui risultava indagato, tra gli altri, Bellavista Caltagirone. Con lui archiviate le posizioni degli ex presidenti Pietro Isnardi, Gian Franco Carli, Paolo Calzia e Beatrice Cozzi Parodi, degli ex componenti del cda Roberto Rommelli, Andrea Gotti Lega e Delia Merlonghi, e dell' ex direttore Carlo Conti. A determinare l' archiviazione i risultati della perizia contabile svolta dal commercialista genovese Valter Oldrà, dalla quale non è emersa alcuna irregolarità non solo nella costruzione, ma anche nella stessa gestione dell' approdo turistico. Per Bellavista Caltagirone è il secondo proscioglimento legato alla vicenda del porto di Imperia, dopo che il 13 marzo scorso la Corte d' appello di Torino ha confermato la sua assoluzione dall' accusa di truffa ai danni dello Stato.

Grasso: "Contship gestisce il container dal porto alla destinazione finale" / INTERVISTA

## INTERVISTA I parte

**L'Amministratore delegato di Contship Italia S.p.A, Sebastiano Grasso, spiega la nascita del primario Gruppo terminalistico italiano, da come era stato pensato nella testa del suo fondatore, Angelo Ravano, ad oggi che i diversi prodotti delle legal entity aziendali sono sempre più legati tra loro affinché i sistemi di governance aziendale seguano le dinamiche del mercato attuale e dei prossimi anni.**

**MELZO-** Contship Italia spa ha sede a Melzo, il Gruppo è composto oltre che dalla Holding dai terminal marittimi, gateway (quelli attraverso i quali transitano le merci in import/export) di **La Spezia, Ravenna, Salerno**, e terminal di transhipment (cioè dove i container vengono trasbordati da navi maggiori a unità più piccole che li distribuiscono in giro per il Mediterraneo): **Gioia Tauro, Cagliari e Tangeri**. Le legal entity aziendali sono: **RHM** (Rail Hab Milano) che gestisce Melzo Terminal terrestre, **Hannibal** che segue la logistica e la progettazione dei flussi e **Oceanogate** che svolge le operazioni ferroviarie. **Intervistiamo Sebastiano Grasso, Managing Director del Gruppo che incontriamo nella sede di Melzo.**

### **Quale è il disegno che fa nascere Contship?**

*"Il Gruppo nasce nella testa del fondatore, Angelo Ravano, con il terminale e la ferrovia che diventa sussidiaria del terminal ma non è ancora un prodotto unico.*

## - segue

---

*Per Ravano la ferrovia diventa indispensabile quando prende il piccolo terminal nel porto di La Spezia. Inoltre Ravano, 30 anni fa, già intuiva che essendo Milano così grande avrebbe avuto bisogno di un terminal accanto alla città. Al tempo immagina quindi di distribuire il container così, era lungimirante e aveva idee visionarie, idee di questo tipo non ne ho viste tante".*

### **Quanto è grande questo Terminal?**

*"Oggi è in tutto 30 ettari, 300mila mq, praticamente come il porto di La Spezia". [\(FOTO\)](#)*

### **Come si forma fisicamente il terminal terrestre di Melzo?**

*"Si trova dove un tempo c'era la sede Merzario, inaugurata nel 1978, era una delle più grosse basi logistiche in Italia con capannoni da 20 mila mq, uno dei primi siti raccordati con la ferrovia per fare consolidamento e spedizione oltremare e ricevimento in import. Nel 2003 la Merzario era praticamente fallita sebbene fosse stata comprata dall'imprenditore Pierluigi Crudele, titolare della prima software house italiana che la compra perchè pensa di piazzare il suo software in tutte le aziende di logistica di allora. Il sogno naufraga e la Merzario fallisce.*

*Nel 2003 Contship che è confinante con la Merzario, decide di fare l'acquisizione del ramo dell'azienda in fallimento, il progetto di Constship si concretizza unendo i due terminal, inoltre viene comprata la strada che era di proprietà del Comune e cercata un'espansione nel terreno agricolo accanto di altri 10 ettari. Nell'ottobre 2004 il disegno viene presentato in CdA e realizzato il 23 aprile del 2015",*

### **Ci son voluti 11 anni per fare tutto questo?**

## - segue

---

*"Si perchè ci sono voluti diversi anni per trovare l'accordo col Comune per comprare la strada, poi per l'acquisto del terreno agricolo per ottenerlo abbiamo avuto problemi con la Regione. Tutto questo sviluppo è stato prevalentemente fatto dal 2009, quindi in periodo di crisi. L'azionista ha condiviso con il management di portare avanti la linea, c'è voluto un bel coraggio, è costato quasi 40 milioni di euro gestiti bene e per fasi diverse".*

### **Al momento dell'acquisizione i binari ferroviari come erano?**

*"I binari c'erano ma erano lunghi solo 380 mt adesso sono diventati 3 binari da 500 mt, questo ci ha consentito di aumentare del 22% la capacità ferroviaria. Poi ottenuto il terreno abbiamo dovuto superare problemi costruttivi perchè l'area degradava da quota 0 a -3,70 mt quindi lo abbiamo dovuto riempire a fascia progressiva per tirare fuori più binari con questo prolungamento fasci da 4 binari lunghi 750 mt"*

### **La vera forza del sistema ferroviario quale è?**

*"E' rappresentata dal fascio scalo di 14 binari che viaggiano con il Corridoio 5 (Torino-Milano-Venezia) ed entrano nel terminal, due ritmi distonici quello del treno e quello del Terminal che fanno da cassa di compensazione per ottimizzare la produzione sia della parte ferroviaria che della parte terminalistica. Questo è il sistema che abbiamo realizzato con determinazione e costanza e talvolta con qualche umiliazione".*

## - segue

---

### **Quali sono state le trasformazioni della governace del Gruppo?**

*"Oggi vogliamo dare un corpo maggiore all'idea fondativa e quindi cominciare a fare lavorare le legal entity che comunque continueranno a costituire questo Gruppo che, dal punto di vista formale, è costituito da aziende diverse, ma legandone sempre di più i diversi prodotti. Il container che arriva per esempio a La Spezia, fino alla destinazione finale, viene gestito e controllato da noi e ne garantiamo un livello di servizio: controllato, costante, metodico anche se non superveloce. A volte non serve la velocità, ma serve la garanzia da dare al cliente che, in un numero di ore dopo aver scalato il porto, arriverà a destinazione".*

**Lucia Nappi**

# Corriere Marittimo

---

## Grasso: "La logica dell'intermodalità è necessaria"

### INTERVISTA II parte

**MELZO – Gli obiettivi di Contship Italia, Sebastiano Grasso:** *«La logica dell'intermodalità è necessaria». «Per noi da Contship Spezia e tra 12 mesi anche da Gioia Tauro il modello è quello di gateway europei e quindi mercati europei a 300/500 chilometri». «Siamo stati i primi a muovere i container via treno, gli altri ci hanno copiato, con il vantaggio e gli svantaggi di essere i precursori. La logica della pioner company è anche faticosa».*

### Quali sono le difficoltà nel fare logistica in Italia?

*"Tutti parlano dei porti, facciamo i porti nuovi, ma poi la merce che deve arrivare ai porti e da questi deve essere portata via necessita di una struttura che può garantire il ritmo del porto stesso. Non può essere solo il camion, perché quando andiamo per esempio a Genova, sia al Porto Vecchio ma anche a VTE a volte è tutto bloccato dai camion".*

### Il treno sarà sempre più una necessità?

*"La logica dell'intermodalità è necessaria, noi storicamente facciamo il trasporto dei container da più di 30 anni siamo stati i primi a muovere i container via treno, gli altri ci hanno copiato, con il vantaggio e gli svantaggi di essere i precursori. La logica della pioner company è anche faticosa".*

**L'attività ferroviaria del porto di La Spezia è stata nel 2016 il 31%, questo è il porto nel nostro paese che utilizza maggiormente la ferrovia. In Italia riusciremo realmente ad aumentare il trasporto via treno dai porti?**

*"Lo scorso anno da Spezia abbiamo messo su treno più di 300 mila Teu, Genova ne ha messi meno di 200 mila. La differenza è che a Spezia c'è la logica del Gruppo di fare treno, potrebbero essere fatti più treni anche da Genova. Noi su Spezia abbiamo un forte piano di investimenti e immaginiamo di passare l'attività ferroviaria al 50%. Le nostre logiche sono nel futuro sono di 1 milione di Teu. Fare girare 10 treni e come far girare 300 camion.*

## - segue

---

*Il tema è dove si vuole arrivare con il porto, se i porti vogliono avere un futuro si parla di treno. Il camion va bene per arrivare a 150/200 chilometri questo significa che i porti italiani servono i mercati italiani. Ma per noi da Contship Spezia e tra 12 mesi anche da Gioia Tauro il modello è quello di gateway europei e quindi mercati europei a 300/500 chilometri".*

**Quale è il mercato con cui vi confrontate?**

*"Oggi ci sono meno compagnie armatoriali di venti anni fa, tra qualche anno probabilmente ce ne saranno solo cinque, quindi il fornitore dei servizi si deve attrezzare per migliorare il servizio. La distribuzione del container, al trader finale, viene misurata in giorni, quella delle merci in ore e probabilmente tra qualche anno anche il trasporto del container verrà misurato in ore perchè dentro c'è sempre più un prodotto finito. C'è una grande evoluzione nel mondo del container, prima si trasportavano materie prime e semilavorati e un po' di prodotto finito".*

**Quali difficoltà incontrate?**

*"In Italia siamo di una lentezza estrema soprattutto quando il privato parla con il pubblico. Poi 20 anni di normative: la ferrovia è stata liberalizzata tanti anni fa. In Italia questa segue delle regole in Europa ne seguono altre, in Europa un treno cargo è guidato da un unico conducente in Italia dobbiamo avere due conducenti per motivi di sicurezza. Questo fa sì che un treno sia normalmente meno competitivo. Abbiamo altre questioni come i posti alti di manovra, quando arriva il treno lungo la linea bisogna tirarlo giù e metterlo sul falso scalo. Facendo noi le manovre sappiamo quali sono i costi, qui noi riceviamo i nostri treni ma anche i treni di terzi: Trenitalia, SBB (Schweizerische Bundes Bahn)".*

**Quanto è il vostro costo di manovra?**

*"Il nostro costo di manovra a Melzo è tra i più bassi in Italia, generalmente 250 euro perché le manovre le facciamo noi con la nostra ferrovia".*

**Quanto è il costo di manovra della concorrenza?**

## - segue

---

*"A Novara costa 380 euro, a Genova 800 euro perchè ci sono da rispettare alcune condizioni che nulla hanno a che vedere con il vero costo industriale di una attività ma dipende dai condizionamenti locali".*

**E' per questo che da Genova si fanno pochi treni?**

*"A Genova si paga 800 euro in entrata e 800 euro in uscita che sono i costi delle manovre, si aggiungono i costi di 160 km di percorrenza, Genova-Milano, significa che quel treno è tassato 5 euro al chilometro. Aggiungo infine 2 conduttori anzichè 1 conduttore, come nel resto d'Europa. Costa quindi molto. Il camion è quindi più competitivo in questa visione perchè non riusciamo a immaginare un treno che sia competitivo in questo contesto".*

**Che cambiamenti ha prodotto o sta producendo la cura del ferro lanciata dal ministro Delrio?**

*"Il ministro ha dato attenzione alla ferrovia, questo era un discorso negletto fino al momento del suo arrivo, sono solo due anni, che Delrio ha lanciato la cura del ferro e dell'acqua con Ennio Cascetta (ndr Coordinatore della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza). Oggi noi operatori ferroviari abbiamo uno sconto di rete che rende il treno un po' più competitivo, ma veniamo da lunghe fasi di assenza di decisione e sostegno dell'intermodalità".*

**In questi anni il sostegno all'autotrasporto cosa ha prodotto?**

*"Ha avuto costanti erogazioni, centinaia di migliaia di euro, tra sgravi fiscali, sussidi e quindi siamo diventati un'Italia camionistica. Chi ha più soldi può investire di più, può fare meglio, sia in termini di prezzo che di mercato. Concetto oltre che di lobby anche di trust politico in Italia".*

**Con la Riforma dei porti ce la faremo a recuperare il gap che abbiamo rispetto alla concorrenza mediterranea ed Europea?**

## - segue

---

"Si sta rivedendo tutto adesso, esiste una volontà del governo, Delrio per essere un non tecnico, è un uomo di grande buonsenso e si è circondato di tecnici eccellenti, la struttura di Cascetta è una bellissima struttura. Però siamo ancora in difficoltà perchè per anni non abbiamo avuto attenzione quindi dobbiamo recuperare un gap di 20 anni".

**Sull'argomento interviene Daniele Testi, marketing & corporate communication director di Contship Italia, presente durante l'intervista, che specifica:**

"Se andiamo a interpretare gli ultimi venti anni è necessario riflettere sulla **committenza della logistica in Italia**. In altri paesi europei e fuori Europa la logistica è un Asset strategico per la competitività del prodotto. In Italia la cui economia fa leva sull'export il modello è "exWorks", le aziende non si preoccupano della logistica perchè il prodotto viene verificato alla fine più in una logica di trasporto che di logistica e questo ha un effetto. Perchè impatta in un sistema paese e la **politica è la riflessione di quello che il territorio le chiede**. In Italia c'è scarsa cultura della logistica".

"**AMAZON:** Oggi la vera chiave della competitività è l'esempio di Amazon. Quando una azienda come questa decide di fare il proprio modello di impresa sulla gestione della logistica, questo è allarme per tutti, perchè significa che Amazon non ha trovato un modello di logistica a cui affidarsi e ha dovuto costruirselo".

"**IN CINA** si decide di fare la competitività del paese acquistando il porto del Pireo, dando vita ad una Nuova via della Seta, quello non è un meccanismo per fare logistica ma è addirittura un meccanismo per gestire l'economia del paese".

"**IN ITALIA** l'industria non ha mai trattato la logistica come asset strategico e lo si vede nei talenti: nell'organizzazione aziendale nella logistica finiscono risorse umane che non vogliono fare altro in azienda. Sono tematiche culturali che sommate fanno il sistema paese che ci troviamo e la politica è la conseguenza di questo".

**Lucia Nappi**

LE ROTTE ASIATICHE TORNANO A SORRIDERE

# Trasporto container, il Sud Europa traina la ripresa del mercato

Mediterraneo più forte dei grandi porti del Nord

## IL CASO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Se il Mediterraneo batte il Northern Range è grazie alla vecchia Europa: le economie "mature" traiano i traffici dall'Asia, mentre le emergenti combattono ancora con i problemi di stabilità interna.

Drewry, uno dei principali analisti del mondo dello shipping, spiega che le prospettive del Sud dell'Europa sono buone, nonostante la partenza nel 2017 non sia stata poi così brillante. Eppure i motivi per sorridere sono almeno due: il primo è che la rotta di ritorno, quella che collega il Mediterraneo all'Asia, cresce sia per volume che nel valore delle rate di nolo. E poi perché le prospettive per l'anno sono migliorate e persino gli analisti vedono più di un motivo positivo, anche se invitano, comprensibilmente, alla calma.

### Rotta di ritorno: è boom

Dalla Cina al Mediterraneo il traffico nei primi due mesi del 2017 è calato del 13%. Lo dice sempre Drewry che però rileva il record di export: le navi da Genova a Shanghai, la rotta di ritorno verso i porti di

partenza, non viaggiano più vuote. Ora, come confermano diversi operatori del settore, è difficile persino trovare spazio per il carico e in due mesi il traffico è cresciuto, su base annua, del 16%. A marzo per spedire un container da 40 piedi da Genova a Shanghai servivano più di mille dollari: significa che rispetto all'anno precedente si registra un aumento del 33%, il più alto dal 2012. Sono dati che si riferiscono alle spot rates. Le navi viaggiano su quella rotta piene al 58% (+8% rispetto all'anno scorso) e grazie a questi numeri, secondo Drewry, la modesta crescita registrata nel 2016 (0,1%) sarà ampiamente sorpassata.

### Il Med a due velocità

La rotta verso Ovest, quella che collega la Cina all'Europa, è ancora in crisi, ma esistono mercati che ancora tirano. Drewry insiste sulla Spagna: aumenta il prodotto interno lordo, crescono il turismo e l'import e la disoccupazione tocca i minimi dal 2009. «Un rallentamento è però prevedibile, colpa della risalita del prezzo del petrolio» scrivono gli analisti. Eppure la Spagna cresce e crescerà. E guiderà la rivincita del Mediterraneo. Già nel 2016 l'area del Sud Europa era cresciuta di più rispetto a quella del Nord (+2,5% rispetto a +0,3%: i vo-

lumi rimangono comunque sostanzialmente la metà di quelli totalizzati da Rotterdam e dagli altri scali); e ora la previsione è che quell'aumento possa essere mantenuto e forse ampliato di mezzo punto. E se l'espansione, anche se rallentata, delle economie mature è fonte di certezza, la situazione economica e politica del Mediterraneo orientale continua invece a preoccupare per l'instabilità. La Turchia ad esempio, che vale un terzo dei volumi di quella parte del Med, nell'ultimo anno ha perso il 21% dei turisti e il 44% degli investimenti stranieri. È uno dei lati negativi messi in luce della previsione di Drewry per il 2017. L'altro dato sottolineato è che la capacità sulla rotta tra l'Asia e l'Europa aumenterà, anche se le alleanze e la ristrutturazione dei servizi, dovrebbero evitare l'eccesso di stiva. Oggi comunque la situazione è ottimale: le rate di nolo da Shanghai a Genova sono in diminuzione rispetto a gennaio, ma in crescita se confrontate con l'anno scorso. «La chiave sarà la domanda» spiegano gli analisti, spaventati comunque dalla prevista espansione della capacità schierata sul mercato e dal tasso di carico delle navi che ad oggi non supera il 64%. A maggio saranno schierate

- segue

più navi che porteranno la capacità ai massimi da agosto dell'anno scorso: le compagnie scommettono sul Mediterraneo.

[www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it)

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

**+16%**

**di volumi**  
è la crescita  
di traffico  
verso l'Asia

**58%**

**Il load factor**  
verso Oriente  
le navi sono  
più cariche

**-44%**

**di investimenti**  
crollo degli stranieri  
che scommettono  
sulla Turchia



Il terminal container Yangshan Deep Water Port, nella zona portuale di Shanghai

REUTERS

## Connettere l'Italia: i fabbisogni e i progetti infrastrutturali Ciclovie – Interventi prioritari *Fabbisogni infrastrutturali al 2030*



Roma, 14 aprile 2017 - Con il Def 2017 è stato approvato l'Allegato su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, dal titolo "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali", che individua i fabbisogni infrastrutturali al 2030.

Applicando i criteri previsti dal Nuovo Codice dei Contratti pubblici si pone come il superamento sostanziale della Legge Obiettivo, non più leggi speciali, ma parametri certi per programmare e scegliere le opere.

Al centro dell'azione di governo i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, e le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci e per connettere le aree del Paese attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni.

- **Pianificazione strategica e valutazione ex ante delle opere**

L'Allegato rientra nella nuova stagione delle politiche infrastrutturali del Ministero delle Infrastrutture ed è fondata su due pilastri. Il primo è la centralità della pianificazione strategica, cioè l'individuazione delle reti di infrastrutture necessarie, ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali e di mobilità ciclabile turistica, per la

## - segue

---

connessione del Paese, con particolare attenzione agli snodi produttivi e al trasporto merci, ai poli turistici, con l'inclusione per la prima volta delle ciclovie turistiche, e alle città metropolitane, quindi all'accessibilità, al trasporto rapido di massa, alle metropolitane.

Il secondo è la valutazione ex-ante delle opere, cioè la considerazione dei costi e dei benefici delle singole infrastrutture.

Gli strumenti strategici e tecnici previsti nel nuovo Codice degli Appalti sono tutti orientati in questo senso: tra questi, le **Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche di competenza del Ministero, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Documento Pluriennale di Pianificazione.**

### • Archiviato l'elenco opere Legge Obiettivo: ora un elenco di opere nazionali utili

L'Allegato Infrastrutture non è più, quindi, l'aggiornamento sulle opere della Legge Obiettivo, ma uno strumento di sintesi annuale, consuntivo e programmatico, di razionalizzazione ed efficientamento della spesa pubblica in infrastrutture, e verso un generale miglioramento della qualità del processo di pianificazione e programmazione.

L'Allegato indica come rispondere ad una piena accessibilità dei territori e a una connessione di livello europeo. Indica infine quali siano le opere utili e di livello nazionali in corso, e specifica se i progetti siano corretti, oppure da rivedere, o da programmare con il progetto di fattibilità tecnica economica.

Per l'aggiornamento sullo stato di avanzamento di tutte le opere nazionali opere prioritarie e su molte altre opere si rimanda a Opencantieri e ai dati aperti sul sito del Mit.

### • Gli obiettivi e le strategie per le infrastrutture di trasporto

Gli obiettivi, anticipati nell'Allegato Infrastrutture al Def 2016, "Connettere l'Italia", sono stati così articolati: accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo; qualità della vita e competitività delle aree urbane; sostegno alle politiche industriali di filiera; mobilità sostenibile e sicura. Gli obiettivi vengono perseguiti con strategie trasversali alle modalità di trasporto: infrastrutture utili, snelle e condivise, integrazione modale e intermodalità, valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, sviluppo urbano sostenibile.

### • Aggiornamento del Sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto

Per definire i fabbisogni e individuare le criticità, l'Allegato in primo luogo analizza l'offerta delle infrastrutture di trasporto esistenti, su cui si effettuano servizi di interesse nazionale e internazionale.

Per far questo, aggiorna il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci, rispetto alla versione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, secondo i criteri specifici per modalità di trasporto e considerando le novità intervenute nel frattempo.

## - segue

---

Lo SNIT 2017 dell'Allegato al Def individua la rete nazionale di 1° livello.

Queste opere non esauriscono i fabbisogni di connessione del Paese, che riguardano anche le reti regionali e locali, classificate di 2° livello.

- **Individuati oltre 100 tra Interventi (opere o direttrici) e Programmi (insiemi di interventi) prioritari**

L'analisi dei fabbisogni infrastrutturali si è focalizzata prioritariamente sui **collegamenti** alla Rete SNIT di 1° livello ed ha individuato **i deficit di capacità infrastrutturale** (congestione) e **di prestazioni** (es. scarsa sicurezza stradale o scarsa accessibilità) che pregiudicano il raggiungimento degli obiettivi strategici al 2030.

Sono stati individuati oltre **100** tra interventi e programmi di interventi.

**Gli Interventi prioritari** sono singoli interventi, lungo una direttrice o nell'ambito di un nodo strategico.

**I Programmi di interventi** sono insiemi coerenti di interventi, anche di limitate dimensioni, con la stessa finalità, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che, complessivamente considerati, contribuiscono al degli Obiettivi strategici.

Soddisfare i fabbisogni infrastrutturali non comporta solo il completamento delle infrastrutture programmate e la realizzazione di nuove infrastrutture nazionali ma anche: utilizzo diffuso delle tecnologie per massimizzare le prestazioni delle infrastrutture; manutenzione straordinaria delle infrastrutture; potenziamento dei raccordi intermodali, in particolare con la ferrovia.

- **Per circa 30 casi viene indicata la 'project review'**

Tutti gli Interventi prioritari, cioè opere specifiche, e i Programmi, cioè insieme di azioni e interventi, sono stati classificati secondo:

**Progetti invariati**, opere in corso o con obbligazioni giuridiche vincolanti.

**Project review**, cioè la revisione di progetti non avviati che sono suscettibili di ottimizzazione e riduzione di tempi e costi, per una maggiore sostenibilità economica e ambientale e questo vale per circa 30 casi.

**Progetti di fattibilità e valutazione ex ante** per gli interventi per i quali ci sono solo progetti preliminari o nessuna analisi, al fine di valutarne l'inserimento nei successivi atti di programmazione previa verifica di fattibilità tecnica, economica, sociale e ambientale.

Per saperne di più è possibile consultare la [pagina dedicata sul sito del Ministero dell'Economia e delle Finanze](#)

Tags  
Def 2017  
Allegati

## MIT: con Allegato infrastrutture individuati circa 100 tra interventi e programmi per completare reti

(FERPRESS) – Roma, 18 APR – Con il Def 2017 è stato approvato [l'Allegato](#) su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, dal titolo “Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali”, che individua i fabbisogni infrastrutturali al 2030.

Applicando i criteri previsti dal Nuovo Codice dei Contratti pubblici si pone come il superamento sostanziale della Legge Obiettivo, non più leggi speciali, ma parametri certi per programmare e scegliere le opere.

Al centro dell'azione di governo i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, e le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci e per connettere le aree del Paese attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni.

### **Pianificazione strategica e valutazione ex ante delle opere**

L'Allegato rientra nella nuova stagione delle politiche infrastrutturali del Ministero delle Infrastrutture ed è fondata su due pilastri. Il primo è la centralità della pianificazione strategica, cioè l'individuazione delle reti di infrastrutture necessarie, ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali e di mobilità ciclabile turistica, per la connessione del Paese, con particolare attenzione agli snodi produttivi e al trasporto merci, ai poli turistici, con l'inclusione per la prima volta delle ciclovie turistiche, e alle città metropolitane, quindi all'accessibilità, al trasporto rapido di massa, alle metropolitane.

Il secondo è la valutazione ex-ante delle opere, cioè la considerazione dei costi e dei benefici delle singole infrastrutture.

Gli strumenti strategici e tecnici previsti nel nuovo Codice degli Appalti sono tutti orientati in questo senso: tra questi, le Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche di competenza del Ministero, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Documento Pluriennale di Pianificazione.

### **Archiviato l'elenco opere Legge Obiettivo: ora un elenco di opere nazionali utili**

L'Allegato Infrastrutture non è più, quindi, l'aggiornamento sulle opere della Legge Obiettivo, ma uno strumento di sintesi annuale, consuntivo e programmatico, di razionalizzazione ed efficientamento della spesa pubblica in infrastrutture, e verso un generale miglioramento della qualità del processo di pianificazione e programmazione.

L'Allegato indica come rispondere ad una piena accessibilità dei territori e a una connessione di livello europeo. Indica infine quali siano le opere utili e di livello nazionali in corso, e specifica se i progetti siano corretti, oppure da rivedere, o da programmare con il progetto di fattibilità tecnica economica.

Per l'aggiornamento sullo stato di avanzamento di tutte le opere nazionali opere prioritarie e su molte altre opere si rimanda a Opencantieri e ai dati aperti sul sito del Mit.

### **Gli obiettivi e le strategie per le infrastrutture di trasporto**

Gli obiettivi, anticipati nell'Allegato Infrastrutture al Def 2016, “Connettere l'Italia”, sono stati così articolati: accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo; qualità della vita e competitività delle aree urbane; sostegno alle politiche industriali di filiera; mobilità sostenibile e sicura.

## - segue

---

Gli obiettivi vengono perseguiti con strategie trasversali alle modalità di trasporto: infrastrutture utili, snelle e condivise, integrazione modale e intermodalità, valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, sviluppo urbano sostenibile.

### **Aggiornamento del Sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto**

Per definire i fabbisogni e individuare le criticità, l'Allegato in primo luogo analizza l'offerta delle infrastrutture di trasporto esistenti, su cui si effettuano servizi di interesse nazionale e internazionale.

Per far questo, aggiorna il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci, rispetto alla versione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, secondo i criteri specifici per modalità di trasporto e considerando le novità intervenute nel frattempo.

Lo SNIT 2017 dell'Allegato al Def individua la rete nazionale di 1° livello.

Queste opere non esauriscono i fabbisogni di connessione del Paese, che riguardano anche le reti regionali e locali, classificate di 2° livello.

### **Individuati oltre 100 tra Interventi (opere o direttrici) e Programmi (insiemi di interventi) prioritari**

L'analisi dei fabbisogni infrastrutturali si è focalizzata prioritariamente sui collegamenti alla Rete SNIT di 1° livello ed ha individuato i deficit di capacità infrastrutturale (congestione) e di prestazioni (es. scarsa sicurezza stradale o scarsa accessibilità) che pregiudicano il raggiungimento degli obiettivi strategici al 2030.

Sono stati individuati oltre 100 tra interventi e programmi di interventi.

Gli Interventi prioritari sono singoli interventi, lungo una direttrice o nell'ambito di un nodo strategico.

I Programmi di interventi sono insiemi coerenti di interventi, anche di limitate dimensioni, con la stessa finalità, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che, complessivamente considerati, contribuiscono al degli Obiettivi strategici.

Soddisfare i fabbisogni infrastrutturali non comporta solo il completamento delle infrastrutture programmate e la realizzazione di nuove infrastrutture nazionali ma anche: utilizzo diffuso delle tecnologie per massimizzare le prestazioni delle infrastrutture; manutenzione straordinaria delle infrastrutture; potenziamento dei raccordi intermodali, in particolare con la ferrovia.

### **Per circa 30 casi viene indicata la 'project review'**

Tutti gli Interventi prioritari, cioè opere specifiche, e i Programmi, cioè insieme di azioni e interventi, sono stati classificati secondo:

Progetti invariati, opere in corso o con obbligazioni giuridiche vincolanti.

Project review, cioè la revisione di progetti non avviati che sono suscettibili di ottimizzazione e riduzione di tempi e costi, per una maggiore sostenibilità economica e ambientale e questo vale per circa 30 casi.

Progetti di fattibilità e valutazione ex ante per gli interventi per i quali ci sono solo progetti preliminari o nessuna analisi, al fine di valutarne l'inserimento nei successivi atti di programmazione previa verifica di fattibilità tecnica, economica, sociale e ambientale.