

Primo piano:

- **Riforma Portuale**
(Ansa)

Dai porti:

Trieste:

- "...Porti: Trieste e Via Seta. D'Agostini, capacità 20 mila treni..." (Ansa)
- "...Hong Kong e la Cina "chiamano" Trieste..." (Il Piccolo)
- "... Trieste chiama il Parlamento ..." (Trieste Prima, L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

- "...Grandi Navi: studio, EcoPorto S. Leonardo..." (Ansa)

Genova:

- "...Più infrastrutture per colmare il gap..." (Il Sole24Ore)
- "...Federagenti rilancia l'idea del Porto Italia..." (La Provincia)
- "...Genova, sciopero degli straordinari alle Dogane..."
(Ansa, The Meditegraph)
- "...Blueprint ed Erzelli, arriva Renzi..." (La Repubblica)

Livorno:

- "...Confindustria, porti ai raggi x col viceministro Nencini..." (Il Tirreno)
- "...Enel mette in vendita la vecchia centrale..." (La Nazione)
- "...Quella banchina in tilt ci mette ko..." (Il Tirreno)
- "...Non solo turismo: il futuro passa per le infrastrutture..."
(Il Sole24Ore)
- "...MSC si trasferisce dal TDT al Terminal Lorenzini..." (Corriere Marittimo)

Napoli:

- "...Spirito al porto slitta il voto della Camera..." (Il Mattino, Ferpress)

Salerno:

- "...Domani scioperi e assemblee per incidente lavoro a Salerno..."
(Ferpress)

Gioia Tauro:

- "...I sindacati proclamano lo stato di agitazione..." (Gazzetta del Sud)

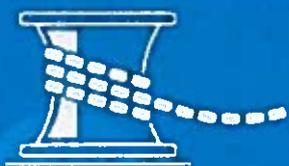
Cagliari:

- "...Ultimo approdo dell'anno per Costa Pacifica..." (Ansa)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 24/11/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Commissione regionale approva progetto Tremestieri..."

(Ansa, Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud, La Sicilia)

"...Si aprono spiragli lavorativi..." (Gazzetta del Sud)

"...Se Messina perde la rotta..." (Centonove)

Palermo:

"...E il 13 dicembre tocca al Prg del porto..." (Gazzetta del Sud)

Notizie di altri porti

Porti: Anac accoglie richiesta Codacons su nomine autorità

Pronto ricorso al Tar in caso di nomine illegittime



(ANSA) - GENOVA, 23 NOV - L'autorità nazionale anticorruzione (Anac) ha accolto la richiesta del Codacons di indagare sulle nomine illegittime dei presidenti delle autorità di sistema portuali. Ne da notizia il Codacons con un comunicato in cui si chiede ai componenti delle Commissioni parlamentari e all'Anac "di avallare la nomina alla Presidenza delle autorità di quei candidati i cui requisiti siano valutati esclusivamente e squisitamente sulla base della effettiva comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia e dei trasporti portuale, e tenendo in debito conto di non esprimere parere favorevole su nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi". Ai Deputati e Senatori il Codacons chiede "di adottare esclusivamente i suddetti criteri di valutazione espressamente previsti dalla legge al di là delle logiche politiche o clientelari che troppo spesso vengono utilizzate nel nostro Paese per l'assegnazione di incarichi importanti, specie tenendo conto del fatto che le nomine in oggetto sono relative al settore considerato strategico e prioritario per l'economia del Paese". "Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge - si legge ancora nella nota del Codacons - costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'art. 97 della Costituzione, e in caso di omissioni e violazione delle norme, l'Anac e la magistratura dovranno intervenire, mentre l'associazione si riserva la possibilità di impugnare al Tar le nomine illegittime". (ANSA).

Porti: Trieste e Via Seta. D'Agostino, capacità 20mila treni

Capoluogo potrebbe essere hub Europa. Con Cina strategia win-win



(ANSA) - TRIESTE, 23 NOV - "Siamo pronti per accogliere merci cinesi purché gli accordi siano stretti con strategia win-win, in cui entrambi le parti hanno benefici". Così il presidente di Adsp Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, al convegno "Hong Kong e il Porto di Trieste sulla 'Via della seta del XXI secolo' in Porto Vecchio. D'Agostino ha detto che il Porto di Trieste "ha una capacità attuale di 11 mila treni l'anno" ma che ne circolano 7.400. Grazie alla ristrutturazione della Stazione di Campo Marzio e altri piccoli interventi e dopo l'approvazione recente del Piano regolatore, "salirà a 20 mila treni/anno".

Entro tre anni Campo Marzio sarà messo in grado di operare, "nuovi investimenti a mare verranno fatti dai privati" a breve, dunque lo scalo è pronto per entrare nel progetto "One belt one road". D'Agostino immagina "un incontro tra un Paese che ha grande potenza industriale e finanziaria e uno che possiede il know-how, in settori strategici e di punta, come in generale la cultura produttiva italiana". D'Agostino ha ribadito che lo scalo ha tre caratteristiche attrattive: fondali profondi, intermodalità efficiente, porto franco. Gianluca Mirante, direttore Italia di Hong Kong Trade Development Council (nella Penisola dal 1972), che si occupa di attivare buyers locali verso l'Occidente ma aiuta anche aziende occidentali a vendere i loro prodotti in Cina attraverso l'hub Hong Kong, gli spazi per il business ci sono ma occorre che le "piccole aziende italiane si aggregino e facciano sistema". Il Made in Italy "ha un buon indice di penetrazione nel mercato".

Da questo punto di vista, Trieste può essere un interessante scalo per gli operatori di Pechino.

Ne sono convinti anche i presidenti dei Propeller Club Port of Trieste, Fabrizio Zerbini, e Port of Milan, Riccardo Fuochi.

"Trieste è l'unico porto italiano con traffici internazionali che viaggiano su ferrovia con grande risultato anche ambientale e uno dei pochi che può accogliere qualunque tipo di nave grazie ai fondali di 18 metri", sottolinea Zerbini. Fuochi ha segnalato che Pechino "è impegnata in una fase di cambiamento, non è più trainata da export con mano d'opera a basso costo ma dai consumi interni". Dovrà "trovare uno sbocco per la sovrapproduzione, dunque, che è la Silk Road, proseguimento del Go West di Deng Xiaoping". Trieste potrebbe intercettare questa esigenza e divenire hub per l'Europa.

(ANSA).

Hong Kong e la Cina "chiamano" Trieste

Le potenzialità del porto e della logistica ricordate al convegno sulla "Via della seta" del XXI secolo

Hong Kong e la Cina chiamano Trieste e i suoi operatori, marittimi e logistici, per inserirsi nel gigantesco progetto denominato Via della seta, che coinvolge 63 paesi dell'Asia, dell'Europa e dell'Africa, e nel quale la Cina ha già investito 120 miliardi di dollari.

«Nei Balcani i cinesi hanno già acquistato alcune infrastrutture», ha sottolineato Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club, aprendo il convegno "Hong Kong e il porto di Trieste sulla Via della seta del XXI secolo", organizzato assieme all'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico orientale al Magazzino 26 del Porto vecchio. «Altre opere sono state acquisite o progettate - ha rimarcato Zerbini - e si prevedono decine di miliardi di investimenti. Sono

opportunità da non perdere, dati gli interessanti risvolti logistici, non solo per il nostro territorio».

È proprio in tema di logistica, uno dei cardini del grande progetto, Trieste non si fa cogliere impreparata. «Un anno e mezzo - ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dell'Adsp - un convegno così non avremmo potuto organizzarlo. Oggi invece facciamo marketing perché prima abbiamo sviluppato la logistica». D'Agostino ha poi rilevato come il porto occupi il 14° posto fra i primi venti scali europei, precedendo Genova di due posizioni. Nell'ultimo anno e mezzo Trieste ha sviluppato numerosi nuovi collegamenti su ferro. Treni giornalieri lasciano lo scalo per le destinazioni di una vasta area che va da Budapest al Lussem-

burgo. E quindi «se un giorno Trieste sarà terminale marittimo della Via della seta - ha sostenuto il presidente - potrà costituire punto d'arrivo per le merci destinate al cuore dell'Europa».

Ma se a lavorare intensamente per il progetto "Via della seta" è il governo cinese, qual è il ruolo di Hong Kong? A chiarirlo è stata Alice Choi, rappresentante dell'Hong Kong Economic and Trade Office. «Hong Kong - ha spiegato - è l'elemento di connessione tra la Cina e il mondo, con il suo porto, le importanti società finanziarie e i servizi per commerci e industrie». Hong Kong, ottava economia del mondo, ha poi alle spalle la Cina ed è vicina a una delle regioni più produttive dell'enorme paese asiatico.

Ma anche la Cina incontra le

difficoltà economiche di tanti altri paesi, e la sua economia non è più trainata dall'export ma dai consumi interni. A precisarlo è stato Riccardo Fuochi, vicepresidente dell'associazione Italia Hong Kong e al vertice del Propeller Club di Milano. «Nel 2013 - ha spiegato - la Cina ha quindi varato un grande piano per stimolare lo sviluppo dei commerci fra Asia ed Europa. Nei primi anni '80 - ha ricordato - Trieste era l'unico porto italiano noto in Cina. Poi qualcosa non ha funzionato. Ma Trieste è nella posizione ottimale per la logistica delle merci asiatiche dirette in Europa. Non dobbiamo aspettare che si muovano altri paesi - è stato il suo invito -. Lavoriamo per promuovere Trieste come centro logistico e di lavorazione delle merci in arrivo via mare».

(gi.pa.)

Trieste chiama il Parlamento: «Le agevolazioni fiscali nel Porto di Trieste non si toccano»

Trieste chiama il Parlamento: «Le agevolazioni fiscali nel Porto di Trieste non si toccano»

Mozione promossa dal consigliere Cason approvata all' unanimità dal Consiglio Comunale Redazione I più letti di oggi 1 Allarme Cason-Panteca: «Con la Finanziaria 2017 rischio gravi danni economici per il Porto di Trieste» 19 novembre 2016 Il consigliere comunale Roberto Cason (Lista Dipiazza) esprime soddisfazione per il risultato ottenuto dalla sua mozione urgente votata positivamente dal Consiglio comunale lunedì 21 novembre scorso: «Trieste si è fatta sentire, tutto il Consiglio ha lanciato un messaggio chiaro e forte al Governo, abbiamo il dovere di tutelare l' economia e l' occupazione nel Porto di Trieste, non possiamo permetterci di perdere la posizione di primo porto d' Italia, non possiamo permetterci di perdere un centesimo considerati gli imminenti investimenti annunciati dal presidente dell' Autorità Portuale Zeno D' Agostino». Il decreto legge che prevede la chiusura di Equitalia e la rottamazione delle cartelle, in esame da parte della Commissione finanze e bilancio del Senato, «in realtà include disposizioni meno in vista (nascoste...?) tra cui una restrittiva molto pericolosa per il Porto di Trieste considerata la

stretta vicinanza con il porto di Capodistria in cui tale restrizione non sussiste. Da anni gli importatori che depositano le proprie merci nei 15 speciali magazzini doganali I.V.A. di Trieste attualmente, all' atto dell' estrazione delle stesse, non sono tenuti a versare l' IVA sull' importazione (eccetto i dazi) ma solo una volta vendute. La nuova norma - spiega Cason -, invece, se dovesse passare così com' è, prevede che gli importatori debbano immediatamente versare l' IVA all' atto dell' estrazione delle merci dai depositi I.V.A. costituendo una posizione perennemente a credito, fortemente penalizzante dal punto di vista finanziario». «Parliamo di un' ipotetica perdita di circa 10.000 operazioni per 329.772.000 euro, che rappresentano il 5% del totale importazioni a Trieste, che dal 1 aprile 2017 potrebbero essere deviate in altri porti qualora la norma prevista all' interno del decreto cd. Equitalia dovesse passare al Senato nei prossimi giorni - continua il consigliere della Lista Dipiazza -, con conseguente rischio di perdita di posti di lavoro e fornitura di servizi collaterali da parte di operatori triestini tra cui trasporti, logistica, e altri servizi forniti dall' indotto». «Anche la Confetra Fvg con il suo presidente Stefano Visintin esprime piena soddisfazione per la mozione sottoscritta da tutte le forze di centrodestra e approvata anche dal centrosinistra e Movimento 5 stelle. Tuttavia - conclude Cason - la partita deve essere giocata nei

-segue

prossimi giorni in Parlamento in cui dovrà essere assolutamente considerata la volontà del Consiglio comunale di Trieste. Sembra che alcuni parlamentari, appresa la notizia, si siano già messi all'opera per fermare questa follia». Approfondimenti.

LA DENUNCIA DEGLI OPERATORI DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

«Penalizzati dalle nuove norme»

Nel mirino le misure fiscali approvate dalla Camera

Confetra Friuli Venezia Giulia - Aspt-Astra F.V.G. (Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste - Alleanza della Spedizione, del Trasporto e della Logistica nel Friuli Venezia Giulia) ha denunciato che le misure in materia fiscale approvate dalla Camera nella seduta dello scorso 16 novembre possono avere l'effetto di dirottare verso altri porti comunitari le merci in importazione che altrimenti passerebbero attraverso i porti italiani.

Mercoledì scorso la Camera, con 359 voti a favore e 166 contrari, ha votato la questione di fiducia posta dal governo sull'approvazione dell'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto legge 22 ottobre 2016, n. 193, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili (C. 4110 A/R) nel nuovo testo predisposto dalle Commissioni a seguito del rinvio deliberato dall'assemblea. Aspt-Astra F.V.G., l'associazione che rappresenta nella regione Friuli-Venezia Giulia la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), ha rilevato che «l'approvazione di un



Il porto di Trieste

emendamento che ripristina l'assolvimento dell'Iva con il sistema delle reverse-charges ha in parte mitigato gli effetti delle pesanti modifiche che il decreto fiscale aveva apportato alla normativa sui depositi IVA, in particolare per il loro utilizzo da parte degli importatori italiani. Tuttavia il ritorno al meccanismo dell'inversione contabile è però condizionato all'emanazione da parte del ministro dell'Economia e Finanze, di un decreto disciplinante i casi e le modalità: fino a che non sarà emanato tale decreto - ha spiegato l'associazione - riteniamo che l'Iva dovrà essere co-

munque anticipata dal gestore del deposito in nome e per conto dell'importatore italiano. Permane dunque il concreto rischio che molta clientela nazionale decida di far passare le proprie merci da altri porti comunitari, dove è possibile effettuare l'importazione della merce in base ad altre procedure ed assolvere successivamente agli obblighi IVA in Italia, sempre con il sistema delle reverse charges». E' prevedibile che le merci attualmente instradate attraverso i porti regionali verranno ampiamente dirottate sul porto di Capodistria, con una significativa perdita di traffici».

Grandi Navi: studio, EcoPorto S.Leonardo ipotesi migliore

da docenti luav Venezia ricerca comparativa su vari progetti



(ANSA) - VENEZIA, 23 NOV - La migliore ipotesi per risolvere il problema dell'accesso delle navi da crociera a Venezia, secondo uno studio comparativo tra i progetti in essere fatto dai professori dello luav Carlo Magnani e Agostino Cappelli, è l'EcoPorto San Leonardo (prospettato in una ricerca del Corila del 2010, pubblicata nel 2012). Il dato è emerso dall'analisi comparativa tra le cinque possibili soluzioni alternative con sufficiente livello di definizione prese in considerazione (Tresse Nuovo, Venis Cruise 2.0, Avampor-to galleggiante alla bocca di porto di Lido e Nuovo porto passeggeri a Porto Marghera). Lo studio con questa metodologia è il primo in ordine di tempo effettuato dopo il decreto Clini-Passera ed è stato presentato in una conferenza stampa. "Abbiamo costruito - ha introdotto Magnani - una matrice di comparazione per dare un contributo alla discussione complessiva, mirando a far sì che la nostra analisi abbia un valore metodologico e di razionalità applicata".

A illustrare la metodologia applicata è stato Cappelli, che ha premesso come "il problema delle grandi navi a Venezia è di immagine e non di sicurezza ed è per noi una forzatura averlo inserito nel decreto Clini-Passera". "Ci ha molto preoccupato - ha sottolineato Cappelli - il fatto che il Ministero dell'Ambiente abbia valutato i progetti uno ad uno, senza analisi di confronto tra le alternative. Noi abbiamo scelto di applicare il metodo multicriteri, pur sapendo che non è compito delle Università, ma del decisore politico, definire delle procedure univoche. E sappiamo che, cambiando i pesi agli indicatori presi in considerazione, cambia anche il risultato.

Ma il San Leonardo è risultato il progetto migliore in tre dei quattro metodi presi in considerazione, con un risultato abbastanza stabile, perché bisognerebbe far cambiare i pesi in maniera rilevante per cambiare il risultato".

Agli ultimi posti dell'analisi comparativa svolta dai due docenti si sono classificati il Tresse Nuovo, per motivi chimico ambientali, e il progetto Venis Cruise 2.0, perché collocato nel punto di massima corrente e venti più forti. (ANSA)

Più infrastrutture per colmare il gap di un' industria senza guida

Il terzo valico ferroviario dei Giovi dovrebbe essere pronto, secondo i programmi del Governo, entro il 2021. Poco più di quattro anni, quindi, separano la Liguria da un' opera considerata fondamentale per il suo sviluppo e, segnatamente, per quello del suo capoluogo. Un' opera che rappresenta un tassello fondamentale del corridoio logistico Nord-Sud Rotterdam-Genova, inclusa tra i progetti prioritari dell' Ue. Ma della quale, in Liguria, si era iniziato a parlare nel 1903, ben 113 anni fa. Solo ora, con l' inizio dei lavori propedeutici alla costruzione della nuova linea ferroviaria, si può sperare di vederne la realizzazione.

L' esempio non è scelto a caso perché è un' efficace cartina tornasole della dicotomia tra grandi aspirazioni e immobilismo, ambizioni industriali e commerciali e scarsa propensione a intraprendere, che attraversa come un filo rosso la storia economica recente della Liguria. Una situazione che è legata a filo doppio alla crisi delle aziende a partecipazione statale che raggiunse il culmine alla metà degli anni Ottanta.

La Liguria ha visto sparire, progressivamente, interi settori produttivi: il tessile, il meccanotessile, buona parte del chimico, del petrolchimico e dell' alimentare. E poi la grande siderurgia di Stato, con l' Italsider-Ilva (prima venduta ai Riva e poi finita, come si trova oggi, in balia della crisi dell' acciaio e di vicende giudiziarie), l' elettromeccanica con lo spacchettamento di Ansaldo e la promessa tradita del nucleare, di cui Genova doveva essere «capitale» con la Nira.

Il progressivo smantellamento delle partecipazioni statali ha portato a un impoverimento anche del tessuto industriale privato, che aveva prosperato come indotto di queste grandi imprese. E, sempre negli anni Ottanta, anche le attività portuali hanno subito una disastrosa caduta, a cui ha posto rimedio la successiva legge 84/94, che ha sancito l' ingresso, prima nel porto di Genova e poi negli altri scali liguri e italiani, dei terminalisti privati sulle banchine.

Le estreme propaggini della fine dell' industria statale ligure arrivano fino ai giorni nostri, con la recente cessione (2015), da parte di Finmeccanica, di Ansaldo Sts alla giapponese Hitachi.

Oggi l' economia della Liguria si regge su un tessuto d' imprese in cui spiccano le attività portuali e logistiche e la navalmeccanica, con la cantieristica, che ha il suo punto di riferimento in grandi realtà come Fincantieri, Mariotti, San Giorgio del Porto ma anche in imprese della nautica come Sanlorenzo, tra i leader mondiali nella costruzione di grandi yacht, Mondomarine, Baglietto, e Amico & Co (quest'

-segue

ultimo specializzato nelle riparazioni e nel refit di barche). E poi metalmeccanica, elettronica e automazione (settori che mostrano tutti sofferenze), impiantistica e manutenzioni (in crescita), edilizia (in forte discesa) e terziario avanzato con hi-tech e alimentare. Infine il turismo, che, dopo un periodo di crisi, nei primi sette mesi del 2016 ha segnato +3,4% di arrivi e +5,7% di presenze (dati Unioncamere Liguria). Il tessuto imprenditoriale ligure, invece, in generale, tende al segno meno: nel primo semestre 2016, infatti, le imprese attive registrate da Unioncamere sono 136.999, in lieve discesa rispetto alle 137.515 del 2015. In ogni caso, rilevano le analisi della Banca d' Italia, nel 2015 l' economia ligure ha dato segnali di un ritorno alla crescita, con il fatturato delle imprese che ha segnato un aumento del 2,2% e un numero di bilanci in utile pari al 78% del totale (era il 72% nel 2014). La sfida ora è sulle infrastrutture in grado di consentire lo sviluppo logistico del territorio, anche nell' ottica della creazione di una macroregione economica che può unire Liguria, Lombardia e Piemonte. Un obiettivo per il quale la realizzazione del terzo valico ferroviario risulta fondamentale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

**Porto Italia:
Federagenti
sottolinea la necessità
di un cambio di passo**

A PAGINA II



Il 1° dicembre a Roma l'assemblea della federazione sul futuro della logistica

Federagenti rilancia l'idea del porto Italia

Il presidente Duci: «Indispensabile ed urgente un cambio di passo»

Porto Italia e logistica come asse portante del progetto industria 4.0. È su questi concetti che ruoterà l'assemblea di Federagenti convocata per il primo dicembre a Roma. Quanto sono delicati gli equilibri sul mercato mondiale dell'interscambio via mare? Quale ruolo potrà giocare il sistema Italia? Esistono "campioni" della logistica e dei porti in grado di consentire un reale salto di qualità?

Su questi interrogativi accenderà i riflettori l'Assemblea di Federagenti, con il presidente della Federazione, Gian Enzo Duci, che a margine del recente Forum dello shipping di Genova ha sottolineato come la brusca accelerazione in atto nella crisi del mercato container, così come i cambiamenti in atto nell'economia globale, rendano indispensabile e urgente per l'Italia un cambio di passo.

La capacità di reazione dimostrata dal Governo, in particolare con i ministri per lo sviluppo economico, Carlo Calenda, e dei trasporti, Graziano Delrio, al crack della compagnia coreana Hanjin, come spiegano da Federagenti, hanno fornito un segnale importante di "sensibilità" del Paese a queste tematiche diventate emergenziali.

«Nel contempo hanno messo a nudo la fragilità del nostro sistema. Mentre in altri paesi, come Olanda, Germania, Francia si sono affermate forti strutture nazionali in grado



di "gestire le crisi", ma anche di imporre interessi nazionali sul mercato mondiale, l'Italia - ha affermato Duci - appare sovraesposta e priva di soggetti in grado di confrontarsi con i colossi mondiali e imporre scelte di interesse per il nostro paese. Di qui la necessità di ripensare a un grande "Porto Italia" come soggetto all'interno del quale possano svilupparsi rapidamente player nazionali in grado anche di convertire in positività e opportunità gli stress che attraversano il mercato mondiale». D'altronde,

lo ha ricordato lo stesso Duci come esempio, «la Corte dei Conti Europea ci ha richiamati portando il caso del Nord Tirreno come esempio in cui a distanza di cinquanta chilometri si sono sviluppate quattro infrastrutture in concorrenza una con l'altra: Genova, Savona, La Spezia e Livorno, censurando una scelta che non è inserita dentro un piano strategico. La novità principale della riforma della governance della portualità è l'accentramento delle scelte decisionali strategiche a livello nazionale».

Porti: Genova, sciopero degli straordinari alle Dogane

La protesta: carenze organico e organizzazione, lunedì vertice



(ANSA) - GENOVA, 23 NOV - Dopo la proclamazione dello stato di agitazione scattano le azioni di protesta del personale dell'Agenzia delle Dogane nella sede di Genova. A partire da lunedì è prevista l'astensione dallo straordinario, essenziale per garantire il servizio dei controlli alle merci nel porto di Genova vista la carenza di personale, e già da oggi nessun controllo alle merci dopo le 18 e nei giorni festivi. Proprio lunedì è fissato anche l'incontro a Roma chiesto dalle organizzazioni sindacali alla fine di luglio per discutere i problemi di Genova. Il primo nodo, spiegano Fp-Cgil, Cisl-Fp, Uil-Pa, Confsal-Usb e Fip- Ecofin, è la carenza degli organici "che mette a repentaglio il corretto funzionamento degli uffici, la sicurezza fiscale e il corretto andamento dei traffici in un bacino portuale di primaria importanza quale quello di Genova".

Ma i sindacati denunciano anche la "grave disorganizzazione dei servizi" e la carenza di "sicurezza e salubrità nei posti di lavoro".(ANSA).

Porti: spedizionieri, agitazione Dogane è colpo per Natale

Si rischiano pesanti ritardi nella consegna delle merci



(ANSA) - GENOVA, 23 NOV - Lo stato di agitazione del personale delle Dogane nel porto di Genova preoccupa Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, perché arriva in un momento ancora delicato per l'economia e vicino alle feste natalizie che normalmente segnano un incremento nei traffici.

"Il prolungato stato di agitazione – commenta il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta – potrebbe portare in pochi giorni a far crescere il numero di contenitori in arretrato a diverse centinaia, costringendo gli importatori a ritardi nelle consegne della merce proprio nel pieno del momento natalizio". Un colpo pesante per gli operatori. "Il Governo dovrebbe pensare a strutturare normativamente periodi di grazia dal rischio scioperi in coincidenza con le 'peak season' stagionali, ovvero i momenti di maggiore sensibilità per l'import/export italiano - prosegue Botta -. Con lo stato di agitazione dei lavoratori delle dogane l'incertezza dei tempi di importazione delle merci e l'aggravio dei costi che ne conseguirà, andranno a colpire direttamente gli operatori economici italiani che con tenacia continuano a credere nella portualità italiana".(ANSA).

Dogane, stato di agitazione nel porto di Genova

Genova - Tra i provvedimenti che verranno adottati dal personale: nessun servizio di controllo dopo le ore 18.00, rifiuto a dare la disponibilità a utilizzare il proprio mezzo per motivi di servizio e nessun servizio di controllo nei giorni festivi (sabato mattina escluso).



Genova - A partire dalla giornata di oggi, le principali sigle sindacali hanno proclamato uno stato di agitazione da parte dei dipendenti degli uffici delle Dogane di Genova. Tra i provvedimenti che verranno adottati dal personale: **nessun servizio di controllo dopo le ore 18.00, rifiuto a dare la disponibilità a utilizzare il proprio mezzo per motivi di servizio e nessun servizio di controllo nei giorni festivi (sabato mattina escluso).**

Blueprint ed Erzelli, arriva Renzi

MICHELA BOMPANI

LA Fascia di Rispetto di Prà al Comune di Genova, dal demanio marittimo. E almeno dieci milioni in più per il Blue Print, a partire dai 15 promessi in un primo tempo. Poi, novità sulle aree Ilva e il via libera ad Erzelli, con la copertura del "trasloco" di Ingegneria con un "surplus" di altri 30 milioni (l'ateneo ne aveva chiesto una quarantina, ma la cifra concordata potrà essere sufficiente a sbloccare finalmente la questione). Ecco il "Patto per Genova" che Matteo Renzi firmerà sabato, alle 11.30, con il sindaco di Genova, e della Città metropolitana, Marco Doria, in Prefettura a Genova.

SEGUE A PAGINA IV



Le scelte della politica

Blueprint, Erzelli e Fascia di rispetto Renzi firma il Patto per Genova

La visita Sabato il premier di nuovo in Liguria, mattinata al Ducale e poi subito a Savona per sostenere le ragioni del Sì

I PUNTI

1

PRA'
La sdeamianizzazione della Fascia di Rispetto di Prà è uno dei punti più attesi dal Ponente genovese che saranno sanciti dal "Patto per Genova" di Matteo Renzi

2

BLUE PRINT
Dieci milioni in più in arrivo per il Blue Print, oltre i quindici già assicurati dal premier: nel "Patto" che Renzi siglerà con il sindaco Marco Doria il sostegno al progetto di Renzo Piano è aumentato

3

ERZELLI
In arrivo i trenta milioni (su quaranta) richiesti dall'Università al governo: sono però sufficienti per "coprire" il trasferimento di Ingegneria sulla collina degli Erzelli

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MICHELA BOMPANI

Poi il premier si trasferirà a Palazzo Ducale, nel Salone del Maggior Consiglio, alle 12.30, dove incontrerà la città e spiegherà le ragioni del Sì al referendum costituzionale. Alle 14.30, poi, si sposterà a Savona, per un altro appuntamento per il Sì. Nell'attesa, si incendia ancora di

Rispetto a quanto già ipotizzato nei mesi scorsi altri dieci milioni per il progetto di Renzo Piano

più la polemica innescata già martedì dal presidente della Regione, Giovanni Toti, che ieri ha addirittura scritto una lettera aperta a Matteo Renzi, accusandolo di "una totale assenza di contatti con Regione Liguria" prima del suo arrivo e liquidando la visita genovese come "totalmente autoreferenziale e priva di dialogo e di confronto". Si alzano a muro, contro Toti, la capogruppo in consiglio regionale del Pd, Raffaella Paita, e il segretario provinciale, Alessandro Terrile.

«Se fossi Toti, ringrazierei Renzi perché è il primo beneficiario di ciò che questo governo ha fatto per la Liguria e Genova, nell'ultimo periodo: un investimento, complessivo, di un miliardo. Tra risorse per le periferie, Blue Print, terzo lotto del Valico, Palazzo Reale e soprattutto le opere di messa in sicurezza del territorio, ultimi i contratti di solidarietà per l'Ilva». «Se il presidente della Regione non riesce a fare la sua passerella politica — chiosa il segretario Terrile — comincia a soffrire, eppure non capisce che chi fa il bene di Genova, in questa regione, fa il bene della Liguria. Quando il presidente Claudio Burlando aveva a che fare con governi di destra non faceva certo i capricci in questo modo, ma dialogava per il bene del territorio».

Nel "Patto per Genova" che Renzi firmerà con il sindaco Doria, proprio su sollecitazione e richiesta del Comune di Genova, il gruppo di lavoro, guidato da Luca Lotti, sottosegretario alla presidenza del consiglio, ha inserito la sdeamianizzazione della Fascia di Rispetto di Prà. L'area, che già ospita circoli nautici, sportivi, stabilimenti balneari, la passeggiata attrezzata, un campo di canottaggio, circoli pescatori e anche giochi per bimbi, è attualmente affidata in concessione, a canone simbolico, al Comune di Ge-



nova. E, così come successo per Fiera, Porto Antico e Ilva, il porto di Genova cederà quest'area alla città, nata proprio per dividere i lavori portuali dall'abitato. Un'azione che tutto il Ponente genovese attendeva, e chiedeva, da molto tempo. Occorrerà adesso predisporre una legge specifica, per far passare la Fascia di Rispetto di Prà, dal demanio portuale a proprietà comunale.

Nel "Patto" c'è poi un impegno ulteriore del governo sul Blue Print: almeno dieci milioni in più, oltre ai quindici già pattuiti. Così pure nel "Patto" sarà indicato l'ulteriore impegno del governo di circa 30 milioni, dieci in meno di quanto richiesto nella recente visita genovese di Renzi, dal rettore dell'Università Paolo Comanducci, ma sufficienti, conferma l'ateneo, a sbloccare l'operazione. E proprio in queste ore è arrivata in ateneo la valutazione dell'Agenzia delle Entrate sul terreno, attestata su 16 milioni e 800mila euro più Iva. E nel Patto si parlerà anche di *governance*: se si arriverà a nominare un commissario occorrerà, anche in questo caso, una legge specifica.

Confermato l'impegno sulla Cultura, con dieci milioni destinati a Palazzo Reale. Il lavoro tra il sindaco e il gruppo del sottosegretario alla presidenza del consiglio, Claudio De Vincenti, che si occupa di economia, si è concentrato anche sulle aree Ilva, per studiarne il futuro.

Confindustria, porti ai raggi x col viceministro Nencini

LIVORNO La Confindustria di Livorno Massa Carrara mette in agenda la propria prima convention annuale: sotto i riflettori il 25° anniversario della riforma dei porti italiani proprio mentre è in gestazione l'arrivo della nuova riforma che ridisegnerà la governance delle Autorità Portuali e le accorperà. Nel mezzo c'è un quarto di secolo in cui la portualità made in Italy e le imprese si sono misurate con tutte le difficoltà (e le opportunità) del caso. Appuntamento domani mattina dalle 9 alle 13,30 al teatro Goldoni con le conclusioni affidate a Riccardo Nencini, viceministro delle infrastrutture e trasporti.

Dopo l'intervento di saluto del presidente confindustriale Alberto Ricci, saranno proiettate le slide dal titolo "Com'erano quegli anni novanta" con testimonianze a confronto. Quella di Roberto D' Alessandro, ex presidente del Porto di Genova, e Giorgio Carozzi, editorialista del Secolo XIX.

Seguirà la tavola rotonda che avrà come argomento "Dalla riforma del '94 ad oggi" con i vertici di Fedespedi (Roberto Alberti), Assiterminal (Marco Conforti), Federagenti (Gian Enzo Duci), Confetra (Nereo Marcucci) e Assoport (Pasqualino Monti); moderatore Bruno Dardani.

BRUNO DARDANI

LIVORNO

Enel mette in vendita la vecchia centrale

LIVORNO

L'EX CENTRALE termoelettrica Enel "Marzocco" è stata messa in vendita da Enel Produzione tramite Nomisma nel quadro del progetto Futur-E che prevede l'alienazione di 23 siti nazionali inutilizzati. In un comunicato stampa di Nomisma, si afferma che «la collocazione delle aree offerte ha un'evidente strategicità e potenzialità di valorizzazione con le previsioni di razionalizzazione del sistema portuale di Livorno». Si tratta di 126mila mq di aree a margine della cinta doganale del porto, a poca distanza dal canale industriale che rappresenta un importante braccio strategico del porto. Una zona compresa nel nuovo piano regolatore portuale, il che la pone tra i settori di possibile esproprio per esigenze dei traffici marittimi.

La centrale Enel è in vendita L'area fa gola agli imprenditori

Si tratta di una superficie di 126mila metri quadrati in area portuale

- LIVORNO -

SE NE PARLAVA da tempo ma adesso siamo nella fase finale: come ha segnalato l'ex segretario generale dell'Autorità portuale avvocato Giorgio Gionfriddo in una sua nota sul periodico marittimo labronico La Gazzetta Marittima, Nomisma ha ricevuto formalmente l'incarico di vendere la centrale termoelettrica Enel del Marzocco. Avvisi in questo senso sono stati pubblicati su alcuni quotidiani nazionali, con una significativa chiusura. "L'ormai ex-centrale, con un'area di circa 126 mila metri quadrati è disponibile per una valorizzazione che incontri le esigenze del territorio a partire da quelle legate alla logistica funzionale allo sviluppo del sistema portuale di Livorno e cui è parte integrante". Lo stesso avvocato Gionfriddo ha sottolineato che la dismissione della centrale è stata promossa dall'Enel Produzione nell'ambito del progetto Futur-E che prevede nuove destinazioni d'uso per 23 centrali. Nomisma, il noto istituto di studi economici, è stato incaricato della vendita insieme allo studio legale Errelegal per gli aspetti giuridici. La vendita potrà avvenire anche in "blocchi frazionati". E si è subito aperta una gara alle interpretazioni de-

gli eventuali scopi delle aree della ex centrale, che pur non essendo comprese nella cinta doganale portuale sono però interessate - ha ricordato Gionfriddo - al piano regolatore generale del porto come passibili di esproprio ai fini dell'utilità del porto stesso. E' proprio sulla possibilità e opportunità di un esproprio delle aree più interessate al porto che l'operazione Nomisma viene attualmente valutata. Ci si chiede in particolare se **la centrale Enel** ha davvero rappresentato all'Enel e a Nomisma "i possibili limiti derivanti dalla possibilità di esproprio connessi al piano regolatore portuale".

CONSIDERAZIONE immediatamente accessoria: non è che alla gara si stiano interessando - zitti zitti, piano piano - anche importanti operatori della logistica, sia livornesi che di foravia-vista la vicinanza delle aree in questione alla via d'acqua del canale industriale attraverso la calata del Magnale? Abbastanza curiosamente, sui tanti temi che si dibattono in porto sulle aree e sulla carenza di spazi, questo della vendita delle grandi estensioni inutilizzate della ex centrale Enel non sono mai affiorati.



A.F. L'IMPIANTO Ecco la centrale Enel nella zona portuale

GRANDI MOLINI: PRESIDIO DAVANTI **ALL'AUTHORITY**

«Quella banchina in tilt ci mette ko»

Il 7 dicembre il rientro al lavoro ma resta l'incognita infrastrutture

► LIVORNO

Mercoledì prossimo è in programma un presidio dei lavoratori di Grandi Molini Italiani in tandem con i sindacati di categoria Flai Cgil, Fai Cisl e Uil Uil: appuntamento davanti alla sede **All'Authority**. Il motivo? Chiedere che il bando di consolidamento della banchina, «in ritardo di 6 mesi», sia «al più presto» messo nero su bianco.

L'annuncio arriva da una lettera aperta che l'ultima assemblea di lavoratori e sindacalisti ha diramato. Lo fa «con entusiasmo», e la ragione è il fatto che «il 7 dicembre è previsto il rientro al lavoro di tutti i lavoratori Gmi dello stabilimento di Livorno». Per questo ringraziano pubblicamente le organizzazioni sindacali, la Regione Toscana, Confindustria e l'azienda per «aver mantenuto gli impegni presi con noi in questi ultimi 15 mesi». Ma c'è un «ma»: «Senza un adeguamento infrastrutturale dell'impianto – viene sot-



Lo stabilimento Grandi Molini

tolineato – la ripresa dell'attività rischia di non vedere mai la luce».

All'origine della scelta di organizzare il presidio c'è appunto la «forte preoccupazione» di fronte al fatto che «non è stato definito il bando necessario ad appaltare i lavori di progettazione, né è stato adottato il cronoprogramma dei lavori e delle au-

torizzazioni, procedura che avrebbe dovuto partire 6 mesi fa».

Nella lettera aperta si mette in guardia rispetto ai contraccolpi negativi che ogni ulteriore ritardo avrebbe «sull'auspicato consolidamento della ripresa produttiva e sull'occupazione». Sindacati e lavoratori chiedono alla Regione Toscana («che sulla vertenza è sempre stata fattivamente presente») perché ottenga **All'Authority** «l'avvio della fase di progettazione nel più breve tempo possibile e tempi certi sull'iter autorizzativo e di realizzazione delle opere».

Infine l'ultimatum: se entro il 30 novembre non ci saranno risposte concrete, proseguiranno il presidio e le lotte. «Sarebbe impensabile – si afferma – che, in una realtà come quella di Livorno già definita area di crisi complessa, che si sprecasse un'occasione simile: una vera e propria pecora bianca in un gregge di pecore nere».

Non solo turismo: il futuro passa per infrastrutture e digitalizzazione

L'immagine di regione bella per fare le vacanze, ma poco attraente per investire, è ancora lì a dominare. La Toscana continua a essere percepita come un territorio poco industriale e molto turistico, anche se il peso dei due comparti sul Pil non è paragonabile: 17,8% l'industria, 7% il turismo. Di vero c'è, piuttosto, che l'appeal esercitato da paesaggio, arte e cibo-vino è in crescita, grazie anche a investimenti, aperture, eventi e all'espansione del turismo globale; mentre il settore industriale è alla ricerca di nuove - e non facili - strade di sviluppo, dopo anni di forte difficoltà. Anni in cui, peraltro, le istituzioni toscane hanno perso l'occasione per creare un contesto più favorevole alla crescita, attraverso la spinta ai progetti infrastrutturali che attendono sulla carta. E che lo faranno ancora per lungo tempo. Nel 2016 la Toscana si ritrova senza l'autostrada tirrenica Livorno-Civitavecchia, asse fondamentale per collegare l'Europa del Nord e Sud-Ovest con il Mezzogiorno d'Italia; senza la nuova pista di volo dell'aeroporto di Firenze (in attesa da due anni del via libera alla valutazione d'impatto ambientale), ora integrato sul fronte societario con quello di Pisa; senza il completamento della terza corsia autostradale sull'A1 tra Barberino del Mugello e Incisa Valdarno (lavori in forte ritardo); e senza la stazione fiorentina dell'Alta velocità, che si appresta a essere cancellata dalle Ferrovie - dopo 25 anni di ipotesi - in favore di moderne tecnologie di gestione del nodo ferroviario della "vecchia" Santa Maria Novella. Infine, la Toscana sembra aver rinunciato al completamento della «Due Mari» Grosseto-Fano, accontentandosi del raddoppio (in corso) del solo tratto Grosseto-Siena; così come ha rinunciato ad ammodernare la Firenze-Pisa-Livorno e a realizzare una bretella di collegamento tra questa superstrada e Prato. Una *débâcle* che pesa sulla competitività della regione e contribuisce - ecco il nodo - a minarne l'attrattività. L'unica grande opera che ha fatto passi avanti è la Piattaforma Europa, cioè il maxi progetto di ampliamento a mare del porto di Livorno destinato a incrementare i traffici commerciali, oggetto di un project financing da 500 milioni che (dopo numerosi rinvii) vedrà la scadenza per le manifestazioni d'interesse il 15 dicembre prossimo. Per realizzare le opere ci vorranno anni, ma intanto il porto di Livorno si è risvegliato, così come quello di Piombino che ha cambiato faccia grazie a 100 milioni di investimenti pubblici su fondali e banchine e ora si prepara ad accogliere un polo privato per la rottamazione delle navi firmato Fratelli Neri-San Giorgio del Porto; gli investimenti della multinazionale

-segue

Ge-Oil & Gas che realizzerà un centro di assemblaggio di moduli industriali per la produzione di energia e gas; e quelli attesi di Issad Rebrab, l'imprenditore algerino al lavoro per dare un futuro alla ex-Lucchini e al secondo polo siderurgico italiano. Livorno e Piombino, insieme con Massa Carrara, sono del resto le aree di maggior sofferenza (anche occupazionale) della Toscana, per la quale la Regione ha messo in moto strumenti straordinari: le prime due sono state dichiarate «aree di crisi complessa» e beneficiano di due accordi di programma che prevedono investimenti pubblici milionari (142 milioni per Piombino, 542 milioni per Livorno) per attrarre imprese, anche se l'iter va a rilento e, soprattutto a Livorno, ancora non si intravedono risultati; la provincia di Massa Carrara si è dovuta accontentare della qualificazione di «area di crisi non complessa» che, insieme con altri 14 territori toscani, le permetterà di concorrere alle risorse a fondo perduto stanziato dal ministero dello Sviluppo economico. Se colmare il gap della costa toscana è la grande sfida - dopo che la crisi ha aumentato le differenze tra territori, cristallizzando un'area centrale che marcia, una meridionale che regge e una costiera che, appunto, arranca - lo è, allo stesso tempo, modernizzare l'industria con iniezioni di tecnologia e digitalizzazione nei settori più tradizionali, come la meccanica e la moda, e in quelli di recente e forte sviluppo, dalla farmaceutica all'agroalimentare. Qualche caso virtuoso di singole aziende c'è già, ma le piccole imprese e i distretti industriali - ancora oggi pilastro della manifattura e dell'export regionali, cui apportano più del 40% del valore (13,7 miliardi su 33 miliardi di vendite estere nel 2015) - appaiono indietro. Proprio l'export, peraltro, è oggi l'«osservato speciale», dopo la cavalcata straordinaria negli anni della crisi (+24% le vendite estere dal 2008 a oggi a prezzi correnti), che ha attutito i danni al tessuto produttivo e ha portato il peso delle esportazioni sopra il 30% del Pil (in valore assoluto la Toscana è quinta dopo Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Piemonte). Ma da inizio 2016 la spinta delle vendite estere ha rallentato e si è tornati a guardare al mercato interno e agli investimenti come antidoto alla stagnazione. Investire e attrarre investimenti (anche dall'estero) è oggi l'imperativo della Toscana per aumentare i posti di lavoro e mantenere la rotta della ripresa che si è affacciata nel 2015 (anno in cui l'occupazione ha segnato +1,5%). «Ripresa fragile», l'ha battezzata la Banca d'Italia, che comunque è servita a lasciarsi alle spalle i segni meno e a indicare la strada. Una strada piena di ostacoli - dalla scarsità di risorse pubbliche ai veti burocratici e popolari - che ora non può essere smarrita, se la Toscana vuol rimanere agganciata alle aree forti del Paese e non diventare solo una Disneyland o un palcoscenico per eventi di richiamo. Il turismo resta, naturalmente, un asset fondamentale, anche per la capacità di consumi che si porta dietro: con una spesa turistica vicina agli 8 miliardi che attiva circa il 10% del fattore lavoro e genera il 6-7% del Pil (con punte che in alcuni territori si spingono al 16-17%), è un pilastro di cui sarebbe difficile fare a meno. Purché non si pensi che sia l'unico che sorregge l'economia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

SILVIA PIERACCINI

Livorno, MSC si trasferisce dal TDT al Terminal Lorenzini

LIVORNO – Dal prossimo gennaio le navi MSC che fanno capo al Terminal Darsena Toscana (una nave alla settimana per il collegamento col Sud America) si trasferiranno al Terminal Lorenzini & C. La notizia che da qualche giorno circolava negli ambienti dello shipping livornese ci è stata confermata da Daniele Grifoni che insieme ad Enio Lorenzini è alla guida del Terminal Lorenzini & C.

Si tratta di una decisione che fa seguito all'ingresso di MSC nell'azionariato di Lorenzini & C operazione avvenuta nel luglio 2014. Questa operazione ricorda una decisione simile presa da un altro armamento, la compagnia Hamburg Sud che nel 2012 si trasferì dal Terminal Lorenzini & C al TDT con una dote di 44 mila container all'anno.

Daniele Grifoni da noi interpellato ha dichiarato che *“si tratta di una decisione dell'armatore di MSC, è difficile commentare le decisioni armatoriali perché rappresentando di fatto la committenza non siamo noi nella posizione di fare alcun commento in merito a qualsiasi loro decisione. Comunque – ha concluso – ci troveranno pronti”*.

Accordo strategico tra i porti di Tunisi e Livorno. Gallanti, sviluppo progetti di innovazione congiunti

(FERPRESS) – Roma, 23 NOV – E' stato firmato nei giorni scorsi un accordo tra i porti di Tunisi e Livorno. A siglarlo sono stati il commissario dell'Autorità portuale della città labronica, Giuliano Gallanti, e il suo omologo tunisino Sami Battikh. Le due parti si sono impegnate a studiare e sviluppare progetti di innovazione congiunti nell'ambito della sicurezza marittima e portuale, della sostenibilità ambientale e della semplificazione delle procedure logistiche e portuali.

“Crediamo – ha detto Gallanti – che il contesto favorevole creato dalla Commissione Europea a partire dal 2014 con la revisione della Politica Europea di Vicinato ci consenta oggi di instaurare un partenariato più forte tra l'Ue e i paesi della Sponda sud del Mediterraneo. Livorno è in grado di accogliere appieno le opportunità congiunturali di questo momento storico: intendiamo cominciare a parlare di un sistema integrato di trasporti e logistica nell'area pan-mediterranea, muovendoci nel solco del processo di estensione dei corridoi TEN-T verso i paesi extra-UE mediterranei e di integrazione con le reti transmediterranee”.

“Le relazioni tra i porti italiani e la Tunisia sono storiche e consolidate – ha detto Battikh– oggi due terzi dell'export/import tunisino con l'Europa passa attraverso l'Italia; questo accordo, centrato sull'innovazione tecnologica, rafforza ulteriormente la cooperazione tra i due Paesi, aggiungendo un ulteriore tassello verso l'adozione di politiche macro-regionali che assicurino un maggior coordinamento delle iniziative tese a implementare le relazioni commerciali tra le due sponde del Mediterraneo”.

Gallanti ha sottolineato il buono stato di salute del porto di Livorno che ha visto aumentare tutti gli indicatori facendone lo scalo italiano che sta crescendo di più

Il futuro? “Accordi con i porti del Nord Europa”/INTERVISTA

II° PARTE -INTERVISTA A GIULIANO GALLANTI dal 2011 alla guida del porto di Livorno, adesso in scadenza di mandato, le sue riflessioni sul futuro dello scalo labronico e sulla portualità in genere:

Come lascia il porto? *Oggi il porto ha prospettive di sviluppo ed è in crescita in modo significativo. Nei settori forestale e automobili siamo il primo porto, per i contenitori, lo scorso anno c'era stato un boom con un aumento del 16%, venivamo da un periodo di traffici bassi, quest'anno sarà superiore anche rispetto al 2015.*

Suggerimenti a chi la seguirà nella presidenza dell'Authority? *Puntare sulla Darsena Europa, accelerarne i tempi; Migliorare la sistemazioni degli spazi all'interno del porto, abbiamo fame di spazi e di nuovi territori anche all'esterno del porto che consentono di fare una logistica più avanzata; La gara per la Porto 2000 forse riusciremo a concluderla noi;*

Attuare il piano regolatore che sarà la cosa più difficile perché c'è stato il boom, imprevisto, delle Autostrade del mare. Le abbiamo disegnate in un modo che probabilmente andrà rivisto e ampliato grazie alla concorrenza tra Grimaldi e Onorato che ha portato l'aumento delle navi, adesso le banchine non sono sufficienti. Nel disegno della Darsena Europa abbiamo previsto anche un terminal ro-ro, là non sarebbe difficile realizzare le Autostrade del mare.

Cosa non le è riuscito fare? *Creare un clima come c'è nei grandissimi porti, in cui gli operatori non sono solo competitor ma c'è una vera e propria comunità portuale, c'è anche un rapporto diverso con la città. A Rotterdam quando c'è da decidere per gli utili, la comunità portuale si riunisce con la comunità della città. Il rapporto città-porto per noi è un elemento di debolezza, non so se è colpa mia o del sindaco, lui dice che è colpa nostra, i grandi operatori guardano al rapporto politico.*

- segue

Si cambia la cultura di una comunità portuale? *In alcuni casi si, in altri no.*

Da cosa dipende? *Dalla storia di Livorno della sua organizzazione politica-sociale che garantiva spazi a tutti, quando si cerca di unificare scoppiano le contraddizioni, ma se non si fa così Livorno non ha futuro.*

Una strategia per il futuro? *I grandissimi porti cominciano avere grandi problemi, Rotterdam ha grandi navi che devono stare in rada perché le banchine sono occupate da grandi volumi. Stanno cercando di costruire spazi interni e delle collaborazioni con altri porti anche nel Mediterraneo, la strada sarebbe questa: tentare degli accordi collaborativi. Mi rendo conto che è una teoria eversiva. La competizione tra i porti italiani e quelli del Nord Europa chi lo dice è un sognatore.*

Le dispiace lasciare la presidenza del porto? *Si per le cose che abbiamo messo in cantiere, ci sembrava logico sia a me che a Provinciali portarle a compimento, magari fino alla stipula del contratto. Non ho capito che criteri abbia adottato il ministro che dice: "la discontinuità, cambiamo tutti", non voglio polemizzare. In verità la discontinuità è nelle cose che fai e noi abbiamo già iniziato rispetto al passato.*

Lucia Nappi

Spirito al porto slitta il voto della Camera

Riunione rinviata a lunedì prossimo Il Codacons: intervenga Cantone

Antonino Pane

È slittato a lunedì il voto della Commissione trasporti della Camera sulla nomina di Pietro Spirito alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Un voto atteso per capire se il no del Senato avrà un eco anche alla Camera o se si è trattato di un semplice "incidente di percorso" come da più parti si tenta di accreditare. I rapporti di forza tra i partiti alla Camera sono diversi rispetto al Senato: se i deputati di maggioranza voteranno compatti, Spirito non dovrebbe avere problemi a passare l'esame in questo ramo del Parlamento. Certo, resterà quel voto negativo del Senato valutato come uno degli elementi determinanti dal ministero dei Trasporti nel caso della mancata nomina di Riccardo Villari. Ora si dovrà capire quale sarà, invece, la valutazione che il ministero farà dopo il voto della Camera. Daparte sua il presidente della Regione, Vincenzo De Luca, ha già fatto sapere che bisogna andare avanti con la nomina del presidente salvo poi aggiungere che il voto contrario del Senato certamente avrà il suo peso e che sentirà il ministro per "vedere come procedere".

Intanto anche su queste

procedure di nomina si sono accesi i riflettori dell'Anticorruzione. L'Autorità presieduta da Raffaele Cantone, infatti, ha accolto la richiesta del Codacons di indagare sulle nomine ritenute illegittime dei presidenti delle Autorità di sistema portuali. Ne dà notizia il Codacons con un comunicato in cui si chiede, tra l'altro, ai componenti delle Commissioni parlamentari e all'Anac di «avallare la nomina alla Presidenza delle Autorità di quei candidati i cui requisiti siano valutati esclusivamente e squisitamente sulla base della effettiva comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia e dei trasporti portuali, e tenendo in debito conto di non esprimere parere favorevole su nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi». Ai deputati e senatori il Codacons chiede «di adottare esclusivamente i suddetti criteri di valutazione espressamente previsti dalla legge al

Il parere
Dopo lo stop
del Senato
i democratici
dovrebbero
avere i voti
per far passare
le nomine

di là delle logiche politiche o clientelari che troppo spesso vengono utilizzate nel nostro Paese per l'assegnazione di incarichi importanti, specie tenendo conto del fatto che le nomine in oggetto sono relative al settore considerato strategico e prioritario per l'economia del Paese». E ancora: «Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge - si leg-

Imbarchi Un'immagine estiva dell'accesso a Catata di Porta Massa

ge ancora nella nota del Codacons costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'art. 97 della Costituzione, e in caso di omissioni e violazione delle norme, l'Anac e la magistratura dovranno intervenire, mentre l'associazione si riserva la possibilità di impugnare al Tar le nomine illegittime».

Spirito o non Spirito, fatto è, comunque, che la nomina di un presidente sta diventando una necessità assoluta per il porto di Napoli. Un vortice di abusi e beghe sta di fatto alimentando veleni e sospetti che rischiano di provocare ulteriori caos giudiziari. Dopo l'avvio dell'indagine dell'Anticorruzione e dopo le inchieste aperte dalla Procura della Repubblica e dalla Corte dei Conti, un'altra patata bollente

attende il neo presidente. Si tratta di un «bacino fantasma», come lo ha definito Dagošpin, che starebbe funzionando sulla scorta di un parere sulla sicurezza rilasciato dall'Autorità marittima, e senza la necessaria autorizzazione dell'Autorità portuale. Secondo le denunce e le diffide presentate dai Cantieri Palumbo anche al responsabile dell'Anticorruzione, il bacino gestito dalla Nuova meccanica navale, starebbe operando senza una gara di evidenza pubblica e - secondo quanto scrivono i legali di Palumbo - senza l'autorizzazione dell'Autorità portuale che, a precisa richiesta, avrebbe risposto di non aver rilasciato nessuna autorizzazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autorità Portuale Tirreno Centrale: De Luca, mi auguro si vada avanti con la nomina di Spirito

(FERPRESS) – Roma, 23 NOV – Sulla designazione di Pietro Spirito a Presidente dell’Autorità di Sistema del Tirreno Centrale, è intervenuto il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca: “mi auguro – ha detto – che si vada avanti sulla nomina”.

Come è noto in occasione del parere, peraltro non vincolante, della Commissione Lavori Pubblici del Senato, vi [è stata la bocciatura della proposta](#), presentata dal ministro Delrio- seppure il voto era finito 8 a favore e 8 contrari, hanno pesato i 4 astenuti che, per il regolamento del Senato , sono risultati negativi.

In particolare ha pesato la posizione del senatore Esposito (PD), che, da assessore ai trasporti della giunta Marino, ha avuto forti scontri con Spirito, all’epoca in ATAC.

Giovedì la proposta del ministro dei Trasporti verrà esaminata dalla Commissione Trasporti della Camera.

Porti: Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, domani scioperi e assemblee per incidente lavoro a Salerno

(FERPRESS) – Roma, 23 NOV – “Promuovere in segno di lutto forme di sciopero di almeno un’ora e assemblee di tutti i lavoratori dei porti per domani 24 novembre”. E’ l’invito a tutte le strutture delle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a seguito dell’incidente mortale sul lavoro avvenuto nel porto di Salerno, esprimendo “il proprio cordoglio e la vicinanza alla famiglia dell’operaio deceduto”.

Secondo le tre organizzazioni sindacali di categoria “un’altra vittima del lavoro nei porti significa che gli sforzi prodotti sino ad oggi non sono sufficienti e si deve fare molto di più sul piano della prevenzione e della cultura della sicurezza per garantire l’incolumità di chi ci lavora”.

“Ci interroghiamo – affermano Filt, Fit e Uilt – sul perché ancora oggi, nonostante si sia concluso da tempo il confronto tra le parti sociali ed i Ministeri competenti, i Governi che si sono succeduti non hanno emanato i necessari provvedimenti di aggiornamento del decreto legislativo 272/99, ripetutamente sollecitato dalle Organizzazioni Sindacali, ed in particolare i regolamenti attuativi del D.L. 57/12 su Sicurezza nei luoghi di lavoro settore trasporti e microimprese”.

Vista l’avvenuta riforma della portualità che a brevissimo metterà più porti in stretta correlazione tra loro tramite le Autorità di Sistema Portuale, esigiamo – chiedono infine le tre sigle sindacali dei trasporti – l’attenzione dovuta delle Istituzioni e l’ascolto necessario per le istanze dei lavoratori affinché non si ripetano più incidenti drammatici come quello di ieri”.

Produzione di olio in calo, così il Pil regionale rischia un nuovo tracollo

Quest'anno, dicono le previsioni, la produzione di olio in Calabria andrà male. È ragionevole immaginare che alla prima occasione utile gli economisti potrebbero dover certificare un calo deciso del Pil regionale. Non sarebbe la prima volta.

Così come è avvenuto altre volte che l'aumento della produzione di olio ha decisamente inciso sull'aumento del Prodotto interno lordo. La Calabria del resto è la seconda regione d'Italia per produzione olearia. L'agricoltura, nella regione, continua ad avere un peso notevole: secondo l'ultimo rapporto di Banca d'Italia pesa per il 5% in termini di valore aggiunto «una quota più che doppia rispetto alla media nazionale» scrivono i tecnici dell'Istituto.

E non è dunque nemmeno un caso che il rapporto congiunturale di Unindustria Calabria sul 2015 salvi proprio l'agricoltura in un quadro generale di economia asfittica, piegata dalla crisi: «La Calabria - si legge nel rapporto di Unindustria Calabria - ha smarrito nel corso del 2015 ulteriori pezzi della propria ricchezza: subiscono un ridimensionamento tutti i settori produttivi tranne l'agricoltura. Particolarmente vistoso e preoccupante è il calo degli addetti nel settore manifatturiero (-10%, circa 5 mila unità in meno nell'ultimo anno). Un'ulteriore riduzione degli occupati in edilizia, fa salire al 42% la flessione della base occupazionale in questo comparto nel periodo post-crisi». Piove sul bagnato, si direbbe, considerata la strutturale debolezza dell'economia calabrese: secondo i dati Movimprese-Infocamere le imprese registrate nella regione al terzo trimestre 2016 sono 183.386 con un incremento dello 0,83% rispetto alle 181.871 che risultavano registrate nello stesso periodo dell'anno precedente. Se andiamo a vedere i singoli comparti vediamo che l'agricoltura con le sue 30.171 aziende pesa per il 16,4% sul totale delle imprese, le costruzioni con 21.531 aziende registrate rappresenta l'11,74% del totale e l'industria con 13.520 solo il 7,37% del totale mentre il commercio con 58.841 imprese registrate rappresenta il 32% del totale. Un dato analitico importante che ci aiuta anche a comprendere il perché della fragilità di questa regione sul fronte dell'export: il 2015 con un incremento del 15% sul 2014 viene considerato un anno positivo ma se poi si guardano in dettaglio i valori assoluti (il totale è stato di 374 milioni) si cambia completamente idea: «Nonostante questo recupero, l'incidenza dell'export calabrese continua a rappresentare una frazione infinitesimale dell'export nazionale (soltanto lo 0,09% nel 2015) e per di

-segue

più in declino (0,1% nel 2007)» si legge nel rapporto di Unindustria Calabria.

Non fa ben sperare nemmeno la situazione del porto di Gioia Tauro esempio eclatante, a parere di tanti, di attività caratterizzate in passato da forte dinamismo e da elevato potenziale di crescita che rischia di arenarsi. Ne scrivono efficacemente i ricercatori della Banca d'Italia: il porto di Gioia Tauro, dicono, è primo in Italia per traffico di container ma «pur rimanendo tra i principali porti del Mediterraneo ha perso il primato acquisito tra la metà degli anni novanta e i primi anni duemila in termini di movimento di container». Primato perso a favore di altri porti del Mediterraneo che sono riusciti ad aumentare la capacità di movimentazione dei container a condizioni ritenute più competitive. «Da qualche anno - scrive Unindustria - lo smalto del porto è divenuto progressivamente più opaco: dopo l'abbandono, nel 2011, dello scalo calabrese da parte della Maersk, colpisce la notizia che non sarà più realizzato a Gioia Tauro l'investimento relativo all'assemblaggio di automobili, e si accresce il rischio di una progressiva perdita di centralità dei porti meridionali».

Qualche piccolo segnale positivo arriva, invece, dall'innovazione e in particolare sul fronte delle startup innovative: circa due quinti delle startup innovative registrate nella regione si trovano nell'area di Cosenza che si caratterizza, secondo Banca d'Italia, «per una significativa concentrazione di attività a elevata intensità di conoscenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Gioia Tauro, dopo la bocciatura dell' emendamento per l' Agenzia "interinale"

I sindacati proclamano lo stato di agitazione

I lavoratori chiedono a Oliverio la convocazione dei parlamentari calabresi

Domenico Latino GIOIA TAURO È trapelato ben poco dalla riunione romana sulla Zes svoltasi ieri al Ministero alla presenza dell' assessore regionale al Sistema portuale e della logistica, prof. Francesco Russo, e del segretario generale dell' Authority, ing. Saverio Spatafora, in prosecuzione degli incontri tenuti nei mesi scorsi.

Sembra però che, consumata la discussione sull' argomento principale, ci sia stata una vera e propria corsa contro il tempo per preparare la stesura di un nuovo emendamento nel tentativo di recuperare l' istituzione dell' Agenzia "interinale" pensata per la salvaguardia dei lavoratori del terminalista MCT in esubero (400 dipendenti) attraverso la riqualificazione e la futura collocazione in altre realtà produttive previste all' interno dell' area portuale gioiese.

Come si ricorderà, la Commissione Bilancio della Camera nei giorni scorsi ha respinto l' emendamento per l' approvazione, dichiarandolo «inammissibile per estraneità di materia», e adesso non resta che il Senato per salvare una situazione che appare davvero complicata.

Intanto, le segreterie territoriali e regionali di Filt Cgil, Cisl Trasporti e UilTrasporti, che lo scorso 17 novembre avevano sottoscritto il verbale d' accordo con Mct per determinare il numero di lavoratori da dislocare nella costituenda agenzia "interinale", hanno scritto all' azienda, al dirigente di Gabinetto del ministero dei Trasporti, al presidente della Regione e all' Authority per comunicare di aver avviato le procedure di agitazione reclamando da parte di Oliverio, insieme ai lavoratori portuali, «la convocazione urgente di tutta la delegazione parlamentare calabrese per una presa di posizione in merito, affinché si possa arrivare al più presto ad una risoluzione».

Dichiarazione congiunta anche dei segretari regionali UslCisl, Paolo Tramonti, e Fit-Cisl, Annibale Fiorenza: «Lo stop all' iter per la costituenda Agenzia ci preoccupa anche perché evidenzia una superficialità che genera sfiducia e paure in una crisi che stenta a trovare soluzioni. A tutti i parlamentari, a partire da quelli calabresi, chiediamo un impegno bipartisan per superare gli steccati che hanno nel corso degli anni determinato il mancato sviluppo». 4.

Crociere: ultimo approdo dell'anno per Costa Pacifica

A Cagliari 4 mila turisti. Il 26 dicembre la Costa Diadema



(ANSA) - CAGLIARI, 23 NOV - Ultimo approdo dell'anno questa mattina al molo Rinascita di Cagliari per la Costa Pacifica.

Naturalmente si tratta non di un addio, ma di una arrivederci al 2017.

Per ora è il tempo dei primi bilanci: la nave di Costa Crociere nel 2016 ha portato nel capoluogo più di 50mila turisti. E a questa cifra vanno aggiunti i seimila che hanno scelto Cagliari per iniziare una crociera nel Mediterraneo per poi ritornare nel capoluogo una settimana più tardi.

Oggi la consueta festa con i circa quattromila passeggeri in giro per la città a piedi o sui pullman per le escursioni nel sud Sardegna tra passaggi, monumenti e prelibatezze enogastronomiche.

Compagnia Costa ancora a Cagliari prima della fine dell'anno: la Diadema sarà in porto il giorno di Santo Stefano. Domani è in programma - secondo il calendario della Cagliari Cruise port - un altro approdo: sarà la volta della Rotterdam della Holland America line con 1.400 passeggeri. (ANSA).

Porti: commissione regionale approva progetto Tremestieri

Sindaco Accorinti, adesso si apre cantiere da 74 mln euro



(ANSA) - PALERMO, 23 NOV - La Commissione regionale dei Lavori Pubblici ha approvato senza prescrizioni il progetto definitivo del porto di Tremestieri e adesso si può firmare il contratto con l'impresa che realizzerà il lavoro. "Certamente si tratta di una grande occasione per la città di Messina - ha detto il sindaco Renato Accorinti- che può aprire un cantiere da 74 milioni di euro e potrà finalmente e definitivamente liberarsi dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città, migliorare i collegamenti via mare e candidarsi seriamente ad una quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo, sviluppando un nuovo segmento dell'economia cittadina". Grande soddisfazione da parte dell'Amministrazione comunale e della Autorità portuale che in sinergia e con impegno continuo hanno lavorato negli ultimi anni, con il supporto del ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio, prima per la definizione della copertura finanziaria e poi per seguire l'iter approvativo. (ANSA).

Messina, il porto di Tremestieri con sei moli

Un cantiere da 74 milioni di euro capace di liberare definitivamente dal traffico pesante il capoluogo peloritano

Nei cantieri saranno impegnati almeno 600 lavoratori. A godere dei benefici saranno anche quelli del cosiddetto «indotto». Intanto continua il dragaggio degli approdi esistenti, colpiti dalla sabbia portata dal maltempo.

Antonio Caffo O OO L' ampliamento del porto di Tremestieri, da due a sei moli, ha il progetto definitivo approvato. La Commissione regionale dei Lavori Pubblici ha detto sì senza prescrizioni al piano tecnico finale e adesso si potrà firmare il contratto con l' impresa Codemar che realizzerà l' appalto.

Ieri in Commissione hanno partecipato il sindaco, Renato Accorinti, l' assessore ai Lavori Pubblici, Sergio De Cola, il segretario generale del Comune, Antonio Le Donne, e il segretario dell' **Autorità portuale**, Francesco Disarcina.

"Certamente si tratta di una grande occasione per la città di Messina - hanno dichiarato il sindaco Accorinti e l' assessore De Cola - che può aprire un cantiere da 74 milioni di euro e potrà finalmente e definitivamente liberarsi dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città, migliorare i collegamenti via mare e candidarsi seriamente ad una quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo, sviluppando un nuovo segmento dell' economia cittadina".

Grande soddisfazione da parte dell' amministrazione comunale e della **Autorità portuale** che in sinergia e con impegno continuo hanno lavorato negli ultimi anni, con l' importante supporto del ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio, prima per la definizione della copertura finanziaria e poi per seguire l' iter approvativo. "Lavorando con impegno e costanza, spesso in silenzio - hanno proseguito Accorinti e De Cola, i quali nel pomeriggio di ieri hanno tenuto una conferenza stampa per presentare l' obiettivo raggiunto dall' amministrazione comunale messinese - si è approdati ad un risultato di grandissima importanza per la nostra città".

I lavori di ampliamento del porto di Tremestieri sono comunque in netto ritardo. I sindacati degli edili hanno contestato nei giorni scorsi rimpalli di competenza e perdite di tempo burocratico visto che tre anni fa era stata espletata la gara di appalto aggiudicati all' impresa Codemar, uscita vincente anche da

-segue

ricorsi giudiziari.

I segretari provinciali di Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil, Pasquale De Vardo, Giuseppe Famiano e Biagio Oriti avevano evidenziato le gravi responsabilità degli enti coinvolti per il mancato inizio dei lavori di un'opera importante e strategica per la città. Risposta ai sindacati giunta ieri dalla commissione Lavori pubblici.

Nel gennaio scorso i ministri Delrio e Padoan avevano firmato il decreto da 28 milioni di euro per i fondi statali destinati all'opera.

Secondo l'amministrazione comunale gli approdi di Tremestieri a sei moli non solo garantiranno la definitiva liberazione della nostra città dal traffico gommato, con enormi benefici in termini ambientali e di qualità della vita, ma servirà anche a porre Messina nelle condizioni di accrescere il proprio ruolo nel traffico nazionale «ro-ro» e nella logistica delle merci.

Il finanziamento completa quelli di Autorità Portuale e Regione Sicilia raggiunge i 61 mln di euro, aggiungendosi agli altri ottenuti nel 2015: 32 mln per Bisconte Cataratti e Annunziata, 24 mln per la via Don Blasco anche insieme alla Autorità Portuale che è cofinanziatore, gli oltre 62 mln dell'appalto gestito dal Consorzio autostrade in sinergia con l'amministrazione comunale per il viadotto Ritiro.

Per l'allestimento dei nuovi quattro approdi si stima una necessità di mano d'opera per tutti i cantieri in programma e non solo Tremestieri (per i quasi 180 milioni l'ordine di grandezza), di circa 600 unità con notevoli ritorni per l'indotto in questa fase non valutabile e la certezza di una città finalmente affrancata da servitù che l'hanno troppo a lungo penalizzata.

Al porto di Tremestieri, infine, va avanti il dragaggio di uno dei due moli colpito costantemente dalla sabbia a causa del maltempo che non permette a cadenza continua una navigazione efficiente nella zona sud costringendo a deroghe per il transito dei mezzi pesanti in centro città.

Il dragaggio era iniziato la scorsa settimana a Tremestieri che nei prossimi mesi dovrebbe finalmente vedere l'avvio dei lavori di ampliamento. (*AcAf*)

La Commissione regionale dei Lavori pubblici ha approvato senza prescrizioni il progetto definitivo dell' opera da 74 milioni di euro

Porto di Tremestieri, superato l' ultimo scoglio

Nel primo trimestre del 2017 l' apertura del cantiere, i lavori dovranno essere completati in 18 mesi

Lucio D' Amico Gli atti normali, in Sicilia e a Messina, diventano eccezionali e allora si brinda, come si fa in occasione di eventi speciali. Il via libera dato dalla Commissione dei lavori pubblici al progetto definitivo del nuovo porto di Tremestieri rientra proprio in questa categoria, quella dei provvedimenti che dovrebbero essere tranquilli adempimenti burocratici e che si trasformano invece in momenti straordinari.

«È una data storica», dicono in coro il sindaco e il commissario dell' **Autorità portuale**. E hanno ragione. Malo è solo perché "storicamente" siamo abituati ad assistere a una sequela infinita di opere bloccate, mal realizzate, incompiute e di progetti che finiscono inghiottiti nelle paludose sabbie mobili di una burocrazia onnivora, opprimente e a volte sinonimo di corruzione.

Si sono persi anni anche per questo progetto, ma adesso anche l' ultimo ostacolo dovrebbe essere stato superato. Non resta che la formalizzazione degli ultimi decreti di finanziamento (le somme che vanno a integrare l' appalto da 74 milioni di euro) e i tempi tecnici per consentire poi alla società aggiudicataria di aprire i cantieri e di chiuderli nell' arco dei 18 mesi previsti dal capitolato.

Ragionevolmente si può immaginare tra febbraio e marzo del 2017 l' avvio dei lavori ed entro l' autunno del 2018 il loro completamento. Tra due anni a Natale l' auspicio è che si possa raccontare già del nuovo porto regolarmente in funzione. In realtà, non dovrebbe essere neppure un auspicio, ma un chiaro obbligo di legge.

L' approvazione del progetto definitivo è avvenuta senza prescrizioni da parte della Commissione regionale dei Lavori pubblici. E, dunque, ha buon gioco il segretario generale dell' **Autorità portuale** e responsabile del procedimento, l' ing. Francesco Di Sarcina, nel sottolineare come quello redatto sia un ottimo progetto, garanzia di qualità anche per l' impresa che dovrà realizzarlo. «Certamente si tratta di una grande occasione per la città -hanno dichiarato il sindaco Accorinti e l' assessore De Cola, appena usciti dalla seduta della Commissione, conclusasi ieri a mezzogiorno in punto -, Messina può beneficiare dell' apertura di un cantiere da 74 milioni di euro e potrà finalmente e definitivamente

-segue

liberarsi dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città, migliorando i collegamenti via mare e candidandosi seriamente ad una quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo, sviluppando un nuovo segmento dell' economia cittadina».

"Sinergia" è il termine che rimbalza nel corso dell' intera giornata, da Palermo a Messina, tra Palazzo Zanca e la sede dell' **Autorità portuale**. Quando tutti rimangono nella stessa direzione, il traguardo può essere raggiunto. A ribadirlo è anche il deputato nazionale di Ncd-Area popolare Enzo Garofalo: «Il gioco di squadra in questa vicenda, l' impegno di tutti noi, la determinazione dell' **Autorità portuale** di Messina a portare a compimento l' opera hanno consentito di raggiungere un risultato importante per il quale oggi possiamo festeggiare. Adesso in tempi brevi si proceda con la stipula del contratto di appalto». Il vicepresidente della commissione trasporti della Camera ricorda che ad aprile scorso aveva chiesto e ottenuto un incontro ministeriale per sbloccare l' iter della realizzazione del porto. «Ci siamo battuti affinché si arrivasse a questo risultato sensibilizzando nei mesi scorsi il ministro Delrio sul tema. Nell' incontro di aprile i funzionari del Ministero avevano dato ampie rassicurazioni sulla disponibilità dei fondi e oggi si completa l' iter con il parere positivo espresso da tutti i soggetti che hanno partecipato al Pon. Sono certo che tutti i protagonisti adesso agiranno nel più breve tempo possibile per far sì che entro la prossima primavera si apra il cantiere».3.

Approvato il progetto per il «porto delle nebbie»

CESARE GIORGIANNI «Una grande occasione per la città». Queste le parole del sindaco Renato Accorinti e dell' assessore ai Lavori pubblici Sergio De Cola, in relazione all' approvazione della relativa Commissione regionale sul progetto definitivo del porto di Tremestieri. Si potrà, quindi, firmare il contratto con l' impresa che dovrà realizzarlo. Alla seduta di ieri hanno partecipato, oltre il primo cittadino e l' assessore: il segretario generale del Comune, Antonio Le Donne e dell' **Autorità portuale**, Francesco Disarcina. «Si può aprire un cantiere da 74 milioni di euro e liberarsi dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città», hanno voluto sottolineare i due amministratori. «Si migliorerebbero così i collegamenti via mare, sviluppando un nuovo segmento dell' economia cittadina. Grande è la soddisfazione dell' Amministrazione comunale e dell' **Autorità portuale** che in sinergia e con impegno continuo hanno lavorato, negli ultimi anni, con il supporto del ministro alle Infrastrutture, Graziano Del Rio, prima per la definizione della copertura finanziaria e poi per seguire l' iter approvativo». Adesso, quindi, si esulta, ma non si può non chiedersi chi, progettando quelle prime invasature, non aveva previsto i perenni insabbiamenti e i conseguenti disagi e costi per il dragaggio del «porto delle nebbie»...
ROCCALUMERA.



CESARE GIORGIANNI

Vertenza portuali Si aprono spiragli lavorativi

Non ci sono molti margini di manovra, ma si farà di tutto per assicurare ai lavoratori portuali la possibilità di svolgere la loro attività compatibilmente con quanto previsto dall'applicazione del bando ex art. 17 per il reperimento della manodopera da utilizzare per le operazioni commerciali nel porto. E a dare un mano a chi è da tanto tempo senza occupazione saranno i nuovi flussi commerciali che si prevedono all'inizio del nuovo anno, quando il porto di Milazzo accoglierà anche sette navi al mese per la movimentazione delle merci della Duferdofin e - dovrebbero essere due navi al mese - del gesso.

Questo quanto emerso dalla riunione voluta dal commissario dell'Autorità portuale, Antonino De Simone e dal sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, svoltasi nella sede della Capitaneria di porto. All'incontro hanno presenziato oltre al comandante Rottino, i rappresentanti delle varie società che operano nel porto di Milazzo e che comunque hanno dato disponibilità ad assicurare un supporto a coloro che non riusciranno ad agganciarsi a queste opportunità lavorative. «Ho motivo di ritenere - ha detto il sindaco Formica - che questa vertenza possa essere "governata"

grazie ad un aumento dell'attività commerciale nel nostro porto che permetterà di dare lavoro anche a coloro che non rientrano nei parametri dell'art. 17. È stato altresì ribadito l'impegno, condiviso da tutti i soggetti intervenuti, di dare delle opportunità anche alternative a questi lavoratori. È chiaro che il monito raggio sarà costante per vedere gli spazi disponibili per le maestranze che resteranno fuori dall'attività di movimentazione delle banchine». I lavoratori hanno auspicato che la situazione possa normalizzarsi per porre fine a quella che viene ritenuta innegabilmente "una grande emergenza non solo occupazionale ma anche sociale, visto che molti portuali sono gli unici a portare un reddito a casa".

«Ci auguriamo che questo percorso sia produttivo per i lavoratori - ha aggiunto il presidente del Comitato cittadino "Grande Porto", Mario Sciotto, ma insistiamo sulla necessità che si lavori seriamente sulle "autostrade del mare" per incrementare l'attività commerciale del nostro bacino portuale e dare ulteriori prospettive di lavoro ai nostri operatori occorre intercettare nuovi traffici».3(r.m.

)

ANOMALIE. Tra le città metropolitane è quella spogliata di più. Ora a certificarlo è Palazzo Zanca con i dati del servizio di statistica

Se Messina perde la rotta

Il più alto tasso di disoccupazione giovanile della Sicilia, imprese che chiudono i battenti nell' edilizia e nel commercio, una saldatura di poteri miope. Il caso precari e l' allarme Cisl

Una città che muore. Lentamente. Inesorabilmente. E' quanto emerge dal rapporto "Messina in cifre 2016" pubblicato dal dipartimento comunale di Statistica. Tra Le città siciliane, Messina è quella in cui la disoccupazione cresce di più, galoppa al passo del 6% annuo. Ma non è solo questo il dato che preoccupa. Diminuisce la natalità, meno 8%, di pari passo con la crescita allo stesso tasso della mortalità delle imprese. I dati negativi investono a tappeto tutti i settori, dal commercio, meno 373 imprese, alle costruzioni, hanno chiuso i battenti 119 imprese, per arrivare alle attività manifatturiere, meno 85. Non c' è un settore, dall' inquinamento atmosferico alla crescita dei rumori, alla qualità della vita, che non renda la città invivibile.

Ma quali sono i rimedi per porre fine a questo inarrestabile scadimento sociale? Se Catania, di fronte alla crisi della Etna Valley, ha risposto con la crescita della città -satellite del commercio e con un disegno di metropolitana che investe tutta l' area orientale, da Gela a Piazza Armerina, dai porti al turismo, se Palermo si è viepiù riappropriata del suo ruolo leader, di baricentro per la politica e le istituzioni regionali , Messina è una città che sembra avere perso la rotta. E anche la bussola. E' sempre più periferia. Ha perso la sede della Banca d' Italia, ha perso la centralità dell' Arsenal, molte navi vanno ad Augusta, la Camera di Commercio è rimasta fuori dagli accorpamenti, non ha un sistema integrato di trasporti sullo Stretto.

"Non può essere solo il Patto per il Sud" a rilanciare l' idea della ripresa, rileva il segretario della Cisl Tanino Genovese. La città da una parte perde abitanti, è passata da 250 mila abitanti a 230mila, dall' altra perde costantemente identità. Ma chi prova a disegnarne un futuro, forse lo fa con una miopia confusa. Intermittente. Ruoli e funzioni si sovrappongono. Messina ha perso sulla carta la centralità dell' **Autorità Portuale**, eppure i convegni e manifestazioni in pompa magna come l' apertura dell' anno accademico vengono incentrate sul ruolo centrale dell' Università nella mediazione del governo della città, un fatto che altrove si registrerebbe come una grande "anomalia", a Messina viene presentato come un fatto positivo, infiocchettato da una stampa monocorde, che si sostituisce essa stessa nel ruolo del

-segue

potere e presenta come un grande successo la demolizione di un impianto di incenerimento nella stazione di degassifica, nel cuore della zona falcata, riportandola come una battaglia di orgoglio e di identità. Solo provincialismo? Un impianto, tra l'altro mai collaudato, che ora viene demolito, presentato come un grande successo. Ruoli e funzioni che si sovrappongono, con i controllori che diventano poi compiacenti controllati. Una "saldatura" anomala di poteri che affianca l'Università, passa per la stampa, si insinua in strutture sanitarie ora convenzionate e apparati pronti a disegnare i nuovi interventi, presentandoli come linee di sviluppo. Tra tutte le città siciliane, la più incomprensibile, Messina, è opinione diffusa, è davvero un caso a parte: è come se il "Caso Messina" non si fosse mai chiuso. Una ferita aperta nel cuore della città che è stata rimarginata lentamente, solo nella memoria: gli apparati di potere si sono nuovamente saldati.

Non fa "eccezione" la Politica: il consiglio comunale è retto da un sindaco che non ha nessuna maggioranza. E le forze politiche, di vario colore, in un commedia ridicola, da Sicilia Futura che va a depositare le firme da un notaio, all'Udc che presenta la sfiducia con il tassametro, si sono alternate a chiedere, una sfiducia vacua, "per non presentarla mai veramente". E questa l'opinione di "Reset", il movimento dell'architetto Alessandro Tinaglia, che dopo una vincia sotto osservazione.

Non va meglio sul fronte dei servizi sociali: coop legate da anni a questo o a quel politico, proseguono con il sistema delle proroghe, con la complicità dei sindacati, Cgil compresa, che chiudono gli occhi fino a quando non si propongono ai precari, contratti a undici ore, come ha fatto senza pudore alcuno il segretario generale -city manager Antonio Le Donne, che porta a casa due stipendi, quasi duecentomila euro l'anno in un comune che lotta con il dissesto: si viaggia in bilico al cratere dei 500 milioni di euro di debiti. E si propone ai precari, dopo che il Comune di Messina ha perso i contributi regionali per la stabilizzazione, quasi 5 milioni di euro, di lavorare a 500 euro al mese, con la tecnica del passo del gambero: un articolo 23 prende ottocento euro, uno stabilizzato alla messinese prende poco più della metà. Perché Messina è La città delle cose fatte bene, ma a metà: mezza con panna, mezzo scioppino di birra, anche mezzo svincolo autostradale se è il caso.

Da un parte i precari a vita, dall'altra le corsie preferenziali per le assunzioni nelle municipalizzate. Come è successo nel caso della "Feluca spa", società a prevalente capitale privato, con il 51% in capo a una cooperativa fallita da dieci anni, che il direttore generale del Comune di Messina ha fatto resuscitare, facendola diventare società pubblica per pilotare l'assunzione dei dipendenti dentro l'Amam, società che non si riuscì a capire se è a debito o a credito con il Comune.

Si fa e si disfa a piacimento con un evidente disparità di trattamento perfino nel concetto di applicazione della obbligatorietà dell'azione penale: il "Caso Messina", che nasceva da una epidemia ottica sullo Stretto, una sorte di nebbia umida e vaporosa alla Fata Morgana che presenta un tumulto di giochi ottici e altera la realtà, sembra avere ripreso pieno vigore. E Messina viene indicata da alcune classifiche come sede privilegiata di grandi operazioni di riciclaggio di denaro sporco, proveniente dalla vicina Calabria, con decine e decine di negozi e immobili che passano velocemente di mano, ma nessuno sembra accorgersene.

Una città che si sta inquinando anche nell'anima. Che per riappropriarsi della sua identità ha bisogno di ricorrere alla visionarietà del professore Jones Lundemberg della London Metropolitan, il grande progettista sbarcato nella città dove l'Ordine degli architetti, per non fare danneggiare ulteriormente i giovani adepti "costretti a elemosinare i compensi" ha siglato una convenzione con tre avvocati esperti nel recupero crediti. Un attività che impegna metà dei tremila avvocati iscritti a Messina, più che a Milano, e la sola attività che Messina, come modello, con la società Fire specializzata nel recupero crediti è riuscita a esportare nel mondo. Un fatto di orgoglio che ha portato l'Università di Pietro Navarra a siglare un accordo di collaborazione con la stessa società che proroga, secondo una recente inchiesta di "100Nove" gli incarichi a progetto "a divinis".

Forse perché lo spazio-tempo a Messina viene vissuto in maniera diversa che altrove: come si

-segue

spiegherebbe altrimenti che per inaugurare un museo regionale non bastano neanche trent' anni. Quando arriverà il faticoso giorno, il museo sarà diventato esso stesso un museo. Non delle incomplete. Ma del diritto di cittadinanza negato.
E.B.

E il 13 dicembre tocca al Prg del porto

Un' altra data da segnare in rosso: il giorno di Santa Lucia. È stata fissata, infatti, al prossimo 13 dicembre la riunione a Palermo al termine della quale dovranno essere acquisiti i pareri di tutti i soggetti competenti sulla procedura di Valutazione ambientale strategica relativa al Piano regolatore del porto. Anche in questo caso, come è avvenuto ieri per Tremestieri, si tratta di uno step non conclusivo dell' iter, ma sicuramente decisivo. Ottenutala "Vas", non ci saranno più ulteriori intoppi lungo il percorso che dovrebbe riportare a Messina, entro l' inizio del 2017, il fondamentale strumento di pianificazione.

Messina attende il nuovo Piano regolatore portuale da oltre 50 anni. Ecco perché è importante che in questa fase così delicata, ma anche foriera di sviluppi positivi per l' intera Città metropolitana, il centro decisionale dell' Autorità portuale resti a Mes.

Porto Pescara: riunione in Regione per apertura della diga foranea e realizzazione della barriera soffolta

(FERPRESS) – Pescara, 23 NOV – Una riunione tecnico-operativa, presieduta dal presidente della Giunta regionale abruzzese, Luciano D'Alfonso, si è tenuta, questa mattina, a Pescara, in Regione, con l'obiettivo di definire ulteriori fasi riguardanti l'apertura della diga foranea del porto di Pescara e la realizzazione della barriera soffolta: opere inserite nel nuovo Piano regolatore portuale di Pescara, approvato di recente, e con una disponibilità finanziaria pari a complessivi 5 milioni di euro: 3 milioni 500 mila euro di fondi regionali PAR-FSC destinati alla riapertura della diga foranea e 1 milione e mezzo di euro di fondi del Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione della soffolta.

All'odierno incontro di lavoro erano presenti, tra gli altri, il sindaco di Pescara, Marco Alessandrini, il vice sindaco Enzo Del Vecchio, il comandante della Direzione marittima di Pescara, Enrico Moretti, ed il coordinatore del Provveditorato delle Opere Pubbliche, Enrico Bentivoglio, oltre ad alcuni dirigenti regionali e comunali.

Dal momento che tali opere risultano conformi al nuovo Piano regolatore portuale, il Provveditorato alle Opere pubbliche ha comunicato ufficialmente al Comitato VIA tale conformità rispondendo, al tempo stesso, alle osservazioni prevenute e mettendo così lo stesso Comitato VIA nelle condizioni di esprimere il relativo parere.

Si sta, quindi, operando affinché, entro la prima decade del mese di dicembre, il Provveditorato alle Opere pubbliche possa consegnare i lavori alle imprese aggiudicatarie (peraltro già individuate nella RCM Costruzioni del gruppo Rainone per quanto l'apertura della diga foranea e la Mac costruzioni Srl riguardo alla soffolta) nei tempi tecnici necessari per arrivare all'apertura dei cantieri.

Entrambi gli interventi, in attesa della concreta attuazione del PRP, hanno la funzione di facilitare il miglioramento della qualità delle acque di balneazione. Infine, si sta procedendo anche all'affidamento della progettazione relativa al prolungamento dei moli che costituiranno i nuovi argini del fiume Pescara.

Il flash

I Come si ricorderà la nuova infrastruttura portuale orlandina sarà completata grazie ad un project financing, la cui gara d' appalto fu aggiudicata alla "Porto di Capo d' Orlando Spa" che gestirà l' invaso per sessant' anni: costo previsto quasi 49 milioni di euro.