



Dai Porti:

Venezia:

"...A febbraio il traffico delle merci è diminuito del -9,0%..." (InforMARE)

"...Vertice a tre sul porto per "battere" la crisi..."

(Il Gazzettino Venezia Mestre)

"...VTP Venezia vince la causa..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Nominati i nuovi componenti dell'Autorità di Sistema Portuale..."

(La Stampa)

"...Via al tavolo con Authority e compagnie..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Porti, poco traffico si impone una svolta..." (Il Secolo XIX)

"...Spinelli attacca..." (La Repubblica)

"...Lavoro portuale "Bene Delrio l'obiettivo è l'intesa"..."

(La Repubblica Genova)

"...Con il mio piano per Genova 30 mila posti di lavoro..."

(Il Secolo XIX)

"...Genova-Savona, una fusione che farà crescere i due porti..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...A febbraio il traffico delle merci è diminuito del -5,5%..." (InforMARE)

Livorno:

"...La riscoperta del mare per l'economia dell'Italia..."

(La Gazzetta Marittima, La Sicilia)

"...Bruno Musso al Propeller..." (La Gazzetta Marittima)

"...Di chi la Porto 2000?..." (La Gazzetta Marittima, La Nazione Livorno, Il Tirreno, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Corriere Marittimo)

"...Darsena Europa oltre il campanilismo..." (La Nazione Pisa)

"...L'Ati si aggiudica appalto per gestione società che opera nel settore traghetti e crociere..." (Ferpress)

"...Nasce l'osservatorio su occupazione e sicurezza..." (La Nazione LI)

"...Cambia look il cuore del porto..." (Il Tirreno)

"...Mezzi militari americani sbarcati al porto..." (La Nazione Livorno)

Piombino:

"...Grandi difficoltà di evital in Parà..." (La Nazione Livorno)

"...Sceicco dell'Oman: incontri a Piombino..." (La Gazzetta Marittima)



"...<<Blu Navy>> non si arrende..." (La Nazione Livorno)

Napoli:

"...Scoperto traffico di scooter rubati nel porto di Napoli..."
(The Medi Telegraph)

Olbia:

"...Il Comitato Portuale del Nord Sardegna ha approvato relazione annuale e consuntivo 2016..." (InforMARE)

"...4,5 mln di passeggeri negli scali del Nord Sardegna..." (Ansa)

Messina:

"...Manifestazione "Keep, Clean and Run"..." (ilcittadinodimessina.it)

"...De Simone: il Comune deve occuparsi della manutenzione..."
(TempoStretto)

"...Dragaggio dell'area portuale..." (Gazzetta del Sud, La Sicilia)

Augusta:

"...Il Tar respinge il ricorso sullo spostamento a Catania..."
(Siracusa News, La Sicilia, Gazzetta del Sud)

"...Serve un piano di rilancio..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Il lavoro marittimo nel futuro..." (Blog Sicilia)

Notizie di altri porti italiani e stranieri

Notizie di porti fluviali

A febbraio il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -9,0%

Nei primi due mesi del 2017 sono state movimentate 4,0 milioni di tonnellate (-6,6%)

Lo scorso febbraio il porto di Venezia ha movimentato 1,8 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -9,0% rispetto a febbraio 2016, di cui 1,4 milioni di tonnellate in importazione (-8,7%) e 411mila tonnellate in esportazione (-10,1%). Il traffico delle merci varie è diminuito complessivamente del -17,9% scendendo a 657mila tonnellate, di cui 437mila tonnellate di merci containerizzate (-9,7%), 100mila tonnellate di rotabili (+17,6%) e 128mila tonnellate di altre merci varie (-47,7%). In calo anche le rinfuse liquide, che sono ammontate a 684mila tonnellate (-5,7%). Il traffico delle rinfuse secche è aumentato del +1,7% a 463mila tonnellate.

Nei primi due mesi del 2017 il porto veneziano ha movimentato 4,0 milioni di tonnellate di merci, con una contrazione del -6,6% sui primi due mesi dello scorso anno.

Vertice a tre sul porto per “battere” la crisi

*Dopodomani a Chioggia Musolino incontra Comune e Capitaneria
Sul tavolo il rilancio dello scalo clodiense con una gestione unificata*

CHIOGGIA - Fissato per dopodomani, mercoledì, il primo incontro ufficiale tra il presidente della nuova **autorità portuale** veneziana Pino Musolino, il sindaco e il comandante della Capitaneria. Sul tappeto, il futuro dello scalo clodiense alle prese con una crisi senza precedenti. La recente inaugurazione di nuove ferriere in Algeria ha fatto letteralmente crollare le partenze di navi cariche di tondino da edilizia prodotto dalle aziende siderurgiche del Bresciano, dirette al Nord Africa. Difficilmente, nel corso dell'imminente confronto, saranno adottati provvedimenti con effetti immediati. Le strategie dovranno giocoforza essere valutate pazientemente, dati alla mano, in termini ben differenti rispetto ai soliti. La gestione unificata dei moli mercantili veneti presuppone, oltretutto, l'impostazione di una re-

gia inedita e assai complessa, necessariamente finalizzata all'ottimizzazione delle singole peculiarità. Nel caso dello scalo di Val da Rio, impostato negli anni Novanta in vista del conseguimento di obiettivi tramontati o rivelatisi irraggiungibili anche a causa dei recenti sconvolgimenti geopolitici, la partita è apertissima. Tutto dovrà essere riprogrammato in funzione della tipologia delle navi, della natura dei carichi e dei trasporti su terra. L'esiguo numero di navi presenti in banchina la dice assai lunga sulla gravità della situazione. In pratica, Chioggia potrà salvarsi solamente a patto che **l'Autorità portuale** riesca ad anticipare i tempi, rendendo le banchine e i piazzali oggi deserti appetibili per una nuova clientela. **Dall'Autorità portuale** - commenta lo spedizioniere internazionale Giuliano Godino - non ci attendiamo miracoli. Tocca, del

resto, a noi operatori industriali alla ricerca di nuovi clienti. E lo avremmo già fatto qualora lo scalo fosse stato sgravato in tempo dalle vistose inadeguatezze che lo rendono sempre meno competitivo. Avremmo, ad esempio, già rimpiazzato il tondino del Bresciano che, nella seconda metà degli anni Sessanta, segnava l'avvio e la vertiginosa crescita del traffico mercantile. Mio padre Luciano fu tra gli indiscussi protagonisti di quel momento entusiasmante. Con un porto veramente aggiornato, ci saremmo regolati adeguatamente, consapevoli del fatto che, nel 2014, il ministro algerino dell'Industria aveva annunciato che i paesi del Nord Africa sarebbero passati dalla produzione di 12,9 milioni di tonnellate di acciaio ai 21,6 milioni di tonnellate previsti per quest'anno».

Roberto Perini

© riproduzione riservata

VTP Venezia vince la causa a Barcellona

BARCELLONA - La Corte d'Appello di Barcellona ha integralmente rigettato l'appello proposto da Adelte (segue a pagina 4)

VTP Venezia vince la causa

(già TEAM), società di Barcellona specializzata nella progettazione di passerelle di imbarco, contro la sentenza resa dal Tribunale di Barcellona in primo grado, in relazione a un presunto plagio da parte di VTP (Venezia Terminal Passeggeri) nella progettazione della passerella di imbarco SBB.

In entrambi i gradi di giudizio è stata accertata l'infondatezza delle pretese avanzate da Adelte, con sentenza passata in giudicato, e si può quindi ritenere definitivamente chiarita l'originalità della progettazione della passerella e del segreto industriale di VTP.

Molti dei progetti e attrezzature all'avanguardia realizzate da VTP Engineering sono frutto dell'esperienza più che ventennale nella gestione di un porto complesso quale quello di Venezia e sono infatti già in uso con successo. Ad esempio il Multipurpose Boarding Tower (MBT), torre polifunzionale di imbarco unica al mondo per il collegamento tra nave e terminal che consente la movimentazione di passeggeri ed equipaggio in velocità e totale sicurezza. Come altrettanto innovativa è il Ship Boarding Bridge (SBB), passerella studiata per rispondere alle esigenze delle nuove generazioni di navi da crociera.

"Questa vicenda legale non fa che confermare l'originalità e l'innovazione alla base delle soluzioni per la movimentazione dei passeggeri studiate da VTP Engineering, società interamente partecipata da Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., aprendo nuove interessanti prospettive di mercato", ha dichiarato Galliano Di Marco, direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. e presidente e amministratore delegato di VTP Engineering srl.

L'elenco completo

Nominati i nuovi componenti dell' Autorità del sistema portuale

Nominati i membri dell' Autorità di sistema portuale: Paolo Emilio Signorini, pres. Adsp; Giovanni Pettorino, c.te Porto di Genova; Massimo Gasparini, c.te Porto di Savona. Armatori: Marco Novella (Genova); Alberto Delle Piane (Genova) supplente. Confindustria: Marco Bisagno (Genova); Alessandro Berta (Savona) supplente. Terminalisti: Gilberto Danesi (Genova); Giorgio Blanco (Savona) supplente. Fedespediti: Alessandro Pitto (Genova). Operatori logistici: Paolo Marsano (Assologistica Genova) e Maurizio De Fazio (Agens); Maria Grazia Morachioli (Agens) supplente. Operatori ferroviari: Guido Porta (Fercargo) e Osvaldo Bagnasco (Agens); Giuseppe Rizzi (Fercargo) e Mirella Bologna (Agens) supplenti. Autotrasportatori: Amedeo Genedani (Unatras), Franco Ghiglione supplente. Agenti marittimi: Alberto Banchemo (Federagenti Genova), Ettore Campostano (Federagenti Savona) supplente. Enrico Ascheri (Cgil), Ettore Torzetti (Cisl) e Roberto Gulli (Uil) di Genova; Claudio Schivo (Cgil), Danilo Causa (Cisl) e Franco Paparusso (Uil) per Savona, supplenti. Edoardo Monzani (Confcommercio). Turismo: Roberto Ferrarini (Astoi).

Portuali, via al tavolo con Authority e compagnie / GAL-LERY

Genova - Prima riunione mercoledì 19. Sostegno anche dalla Cgil nazionale. Ascheri: «Dobbiamo richiamare l'attenzione sui problemi del mondo del lavoro dei porti di Genova e Savona».

Genova - Il tavolo dell'Authority sull'emergenza lavoro con tutti i sindacati e le compagnie, è stato convocato per mercoledì 19 e all'incontro parteciperanno anche le compagnie portuali. È il primo passo per cercare soluzioni «all'emergenza lavoro» sulle banchine. Questa mattina mentre si teneva il primo tavolo di partenariato, oltre 150 lavoratori guidati dalla Cgil, hanno manifestato davanti a Palazzo San Giorgio: «L'iniziativa non è contro nessuno - **spiega Enrico Ascheri, responsabile porti della segreteria della Filf Cgil** - ma dobbiamo richiamare l'attenzione sui problemi del mondo del lavoro dei porti di Genova e Savona. È un segnale che abbiamo voluto dare e i lavoratori si aspettano soluzione da tutta la comunità portuale».

PRESIDIO DELLA CGIL DAVANTI A SAN GIORGIO: «ORA SOLUZIONI»

Portuali, via al tavolo con sindacati e compagnie

GENOVA. Il tavolo dell'**Authority** sull'emergenza lavoro con tutti i sindacati e le compagnie, è stato convocato per mercoledì 19 e all'incontro parteciperanno anche le compagnie portuali. È il primo passo per cercare soluzioni «all'emergenza lavoro» sulle banchine. Ieri mentre si teneva il primo tavolo di par-

tenariato, oltre 150 lavoratori guidati dalla Cgil, hanno manifestato davanti a Palazzo San Giorgio: «L'iniziativa non è contro nessuno - spiega Enrico Ascheri, responsabile porti della segreteria della Filt Cgil - ma dobbiamo richiamare l'attenzione sui problemi del mondo del lavoro dei porti di Genova e Sa-



Il presidio della Cgil

vona. È un segnale che abbiamo voluto dare e i lavoratori si aspettano soluzione da tutta la comunità portuale».

PUNTI DI VISTA

PORTI, POCO TRAFFICO SI IMPONE UNA SVOLTA

GIORGIO PAGANO

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha certificato, in un rapporto presentato ai Presidenti delle Authority, che l'offerta dei porti, in prospettiva, supera di gran lunga la domanda delle compagnie. C'è più capacità che traffico, anche nelle previsioni: poco più di 9 milioni di teu nel 2020, quasi 12 nel 2025 e 14 nel 2030. «È uno scenario di domanda ambizioso - sostiene il rapporto - basato sulla previsione di un ampliamento massimo internazionale». Dal lato capacità però si nota come i porti italiani, in uno scenario di "maggiore infrastrutturazione", possano offrire molto di più. Gilberto Danesi, a.d. del Vte, ha così commentato: «Genova e Livorno non sono saturate, i volumi sono sempre gli stessi da anni... O si chiude il porto di Spezia o i progetti su Genova non esistono. Dove si prendono i volumi aggiuntivi per arrivare a 4-5 milioni di teu?». Secondo il Ministero il tavolo di coordinamento delle Authority dovrà «definire la visione, le opere prioritarie e la pianificazione di settore di medio-lungo periodo». Mentre «il gigantismo navale non va inseguito». Nel suo libro "Tempesta perfetta sui mari" Sergio Bologna spiega che «è semplicemente folle che tutti i porti vogliano attrezzarsi

per accogliere le navi giganti». E racconta il caso della Spagna, dove sono stati costruiti porti in cui non è mai arrivata una nave: uno «scempio di denaro pubblico e di territorio pubblico». La Corte dei Conti europea ha criticato anche i porti del Tirreno: Genova, Spezia, Savona e Livorno hanno investimenti programmati o in corso per aumentare del 50% (cioè di altri 1,8 milioni di teu) la loro capacità combinata di 3,37 milioni di teu. Ma, ha sentenziato la Corte, «l'attuale capacità non è pienamente utilizzata e non sono attesi significativi incrementi del traffico negli anni a venire».

Una svolta si impone: da parte dell'Unione europea, dei governi nazionali e locali, delle Authority. Urge, in Regione Liguria e nei Comuni di Genova e Spezia, una discussione di respiro strategico. Si può uscire dalla "tempesta perfetta" o rinunciando a parte dei progetti di sviluppo o allargando i propri mercati. Ma la seconda ipotesi presuppone che si realizzino infrastrutture ferroviarie e retroporti. Siamo ancora in tempo? Toti e i candidati a sindaco delle due città che cosa propongono?

L'autore è presidente dell'Associazione Culturale Mediterraneo

Spinelli attacca "Porto più moderno e tuteliamo i camalli"

MASSIMO MINELLA

SUL lavoro portuale è l'ora di una nuova riforma che tenga conto delle esigenze dei portuali e non carichi sempre sui terminalisti i costi dell'organizzazione. Aldo Spinelli, a capo di uno dei più importanti gruppi italiani di logistica, sprona il ministro dei Trasporti Graziano Delrio a proseguire sulla strada delle riforme, accelerando se possibile anche la realizzazione di quelle infrastrutture vitali per la crescita economica, come lo è la nuova diga foranea del porto di Genova, che proprio oggi in comitato di gestione inizia il suo iter con il primo stanziamento di dieci milioni di euro. «I portuali sono la spina dorsale del porto di Genova - spiega il terminalista - Per loro è necessario adottare tutte le tutele che valgono per le altre categorie, perché ci sono momenti di picchi di traffico e momenti di calo, sostenere la loro formazione, ripensare a un'organizzazione che valorizzi le professionalità messe in campo».

Il coordinatore di porti e marittimi della Filt nazionale Colombai chiede tempi rapidi per l'approvazione della riforma del lavoro nei porti, concorda Spinelli?

«Assolutamente sì, ma ci vogliono scelte condivise che non finiscano sempre per gravare sui terminalisti quando si tratta di intervenire sui bilanci delle compagnie».

E come, secondo lei?

«I portuali, con la loro professionalità e la loro flessibilità, so-

no una parte insostituibile del porto. Ma il lavoro spesso ha picchi e cali, e quindi è necessario che si possa intervenire tutelandoli. Offrono un servizio vitale, al pari di quello di categorie come i piloti, gli ormeggiatori, i rimorchiatori. E allora io dico: diamo ai portuali la possibilità di accedere ad ammortizzatori e tutele quando è necessario».

Il confronto avviato dal ministro Delrio metterà sul tavolo anche questi temi...

«Ed è giusto che sia così. Scusi, ma che sta succedendo a Taranto o a Gioia Tauro dove i problemi del lavoro sono esplosivi e coinvolgono centinaia di ad-

detti? Serve una riflessione nazionale condivisa, la volontà di affrontare tutte le questioni. A Genova la pace sociale ha permesso allo scalo di crescere fino ai livelli attuali. E questo gra-

zie alla collaborazione fra privati, che hanno investito centinaia di milioni e garantito lavoro, e i portuali, che hanno sempre risposto a ogni tipo di esigenza.

Adesso però siamo di fronte a un nuovo piano di crescita, come ha spiegato il presidente dell'authority Paolo Signorini. Quindi siamo chiamati a ripensare all'organizzazione del lavoro, a investire sulle formazioni dei portuali, ad allargare se possibile il lavoro nei terminal anche alla Pietro Chiesa. Se non abbiamo più il carbone perché tenere questa compagnia bloccata su un solo terminal? Hanno professionalità e conoscenza, potrebbero intervenire anche sugli altri».

Signorini ha parlato di un porto che può arrivare in pochi anni a 4 milioni e mezzo di container. Lei lo crede possibile?

«Certo, ma si devono realizzare alcune condizioni precise».

A cominciare da cosa?

«Dalla nuova diga foranea. Il comitato di gestione approva il primo finanziamento di dieci milioni? Benissimo, ma dobbiamo andare avanti più speditamente. Ad Ancona, a Piombino, la diga l'hanno costruita in tre anni e mezzo. Anche noi dobbiamo farlo, altrimenti Sampierdarena resterà bloccata. Ma lo sapete che i pettini del porto vecchio hanno cent'anni? Come possiamo competere con i porti del Nord Europa con un porto così?».

Il Secolo XIX

IL CANDIDATO ANTICIPA SEI PUNTI CHIAVE DELLE SUE PROPOSTE

«Con il mio piano per Genova 30 mila posti di lavoro»

Tra le idee l'ospedale ad Erzelli, il mercato del pesce in Fiera, un piano della mobilità

C'È CHI lo chiama "Executive Advisory Board" e chi invece più semplicemente parla di "Comitato dei saggi" ma top secret. La lista contiene più di trenta nomi. Professionisti, esperti, professori, ingegneri, dirigenti, anche sindacalisti.

Dall'urbanistica al turismo all'economia. Marco Bucci si è rivolto (o si rivolgerà) a loro per chiedere aiuto a stilare il proprio programma da sindaco. E ci sarebbe stata anche una riunione di un gruppo "tecnico" più ristretto, qualche giorno fa, per elaborare le proposte concrete da sfornare in campagna elettorale.

Il candidato del centrodestra preferisce mantenere il riserbo «ne parleremo quando sarà presentato il programma» e non conferma, ma le voci corrono tra piazza De Ferrari e Palazzo Tursi e circola più di qualche nome. L'unico ufficiale è quello di Giorgio Mosci, commercialista e presidente dell'Unione cristiana imprenditori e dirigenti, che è stato indicato da Stefano Parisi e probabilmente farà anche parte della lista civica pro Bucci. Sempre di ambito politico è il leghista Alessio Piana, consigliere del

Carroccio a Tursi. Per i temi legati alla portualità invece il nome è quello di Francesco Parola, professore associato di Economia e gestione delle imprese marittime e portuali, vicino alla Lega che lo ha nominato all'interno del board dell'Autorità portuale. Il coordinatore del gruppo sarebbe, da indiscrezioni, Alberto Clavarino, ingegnere che nel 1994 fu tra i fondatori di ITNet, il primo provider internet della storia italiana, e recentemente è stato nominato direttore generale di Netalia, azienda genovese di cloud computing.

Tra i nomi che circolano come "consiglieri" di Bucci poi c'è quello di Alberto Cappato, «TRENTAMILA posti di lavoro in cinque anni». Marco Bucci affida ad un comunicato dagli echi berlusconiani l'anticipazione sul suo programma. «Lo presenteremo presto ai genovesi, ma siamo già in grado di indicare i punti chiave di quello che faremo per rilanciare la nostra città», spiega il candidato del centrodestra.

Al primo punto il «completamento del polo tecnologico direttore generale della Porto antico. Il manager spiega: «sono stato contattato da Bucci che conosco da tempo perché la sua ex azienda, la

- segue

Carestream, ha sede proprio in porto antico. Mi ha chiesto un contributo di idee che da tecnico ho ritenuto utile fornire, per la di Erzelli col progetto Human Tecnopole e il nuovo Ospedale del Ponente unito ad un centro di eccellenza sulla ricerca medica». Poi Bucci promette un sistema di aiuti e defiscalizzazioni sugli investimenti alle aziende del comparto tecnologico e alle start up, «coerentemente a quanto previsto dalla Legge Regionale sullo sviluppo» e per «le imprese turistiche che riqualificano e ampliano la città. Ma farei lo stesso se mi chiamasse Gianni Crivello», precisa Cappato.

Altri nomi sono stati messi nero su bianco da Bucci in una riunione preparatoria nel "quartier generale" in Regione: per la sanità c'è Pietro Pongiglione, commercialista propria offerta». Gli altri punti prevedono «Formazione professionale specifica per il personale necessario alle grandi compagnie di crociere e aiuti alle imprese complementari al settore», una riqualificazione «dell'intero waterfront della città con investimenti specifici legati alla cantieristica, rilancio del settore espositivo, collocazione nell'area (in Fiera) del nuovo mercato del pesce, con vendita all'ingrosso, al dettaglio e degustazione in loco», riqualificazione urbanistica del centro città e piano integrato della mobilità urbana.

«Gli abitanti della città torneranno a crescere dopo anni di calo demografico», è l'obiettivo principale del candidato spinto da Giovanni Toti. Ma per i dettagli bisognerà attendere.

Lavoro portuale 'Bene Delrio l'obiettivo è l'intesa'

Il coordinatore della Filt nazionale Colombai
'Cornice comune, ma teniamo conto dei traffici'

MASSIMO MINIELLA

APREZZA la disponibilità al confronto del ministro Delrio («Non è sempre stato così con i suoi predecessori»), ma invita a stringere i tempi per dare soluzioni ai problemi vecchi e nuovi della portualità italiana. Soprattutto quando la materia è il lavoro. Maurizio Colombai, ligure, è il coordinatore dei settori porto e marittimi della segreteria nazionale della Filt-Cgil e ha preso parte all'avvio del confronto fra il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e i sindacati sull'organizzazione del lavoro.

Avvio positivo, Colombai?

«Sì. Ci eravamo già sentiti informalmente per uno scambio di idee con il ministero, poi una decina di giorni fa abbiamo avuto la prima riunione. Ora si entra nel merito. L'approccio del ministero è stato positivo. Delrio ha sottolineato la tenuta del nostro impianto organizzativo, fra i più innovativi anche per la flessibilità che si registra nei porti. Questo ci rincuora, non con tutti i suoi predecessori era andata così».

E adesso, da cosa si parte per innovare la materia del lavoro?

«Dalla legge 84-94, che non va solo criticata, perché al suo interno sono già presenti alcuni meccanismi che sottendono a un'organizzazione che prevede flessibilità delle compagnie e strutturabilità dei terminalisti. Tutto si è retto in equilibrio, in questo periodo. Ovviamente occorre mettere mano a questo pezzo di rifor-



IL PERSONAGGIO

COLOMBAI

Il coordinatore dei settori porti e marittimi della segreteria nazionale della Filt Cgil Maurizio Colombai. Sopra, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. La trattativa sul del lavoro nei porti è partita da un paio di settimane

ma migliorando l'assetto organizzativo».

Un accordo valido per tutti o una cornice comune in cui poi ogni scalo si organizza per proprio conto?

«Proveremo a seguire la filosofia della riforma già usata per le governance. Con la 84-94 ogni porto si è organizzato secondo una propria struttura, finendo in concorrenza uno contro l'altro. E si è trattato di un tradimento della legge che invece si muoveva nel rispetto del Piano generale dei trasporti. Non cadiamo nello stesso errore. Noi già nel 2012 eravamo intervenuti in un'ottica di sistema, avvertendo che le strozzature dei sistemi avvenivano già subito fuori dai porti».

Qual è l'obiettivo?

«Intanto ci mettiamo a disposizione per dare il nostro contributo a migliorare l'assetto nell'inte-

resse collettivo di aumentare la competitività del nostro Paese. Un porto italiano non va in contrapposizione con un altro porto. Per questo motivo riteniamo utile sull'organizzazione del lavoro individuare una cornice con caratteristiche comuni a tutti. Poi possono esserci sfumature più appropriate da porto a porto».

A seconda di cosa?

«Credo sia giusto tenere conto dei volumi. Penso a Genova e alla Liguria, ai porti che valgono oltre il 60% dei traffici nazionali. Ci sono realtà differenti, ma è sul rispetto dei diritti che non ci possono essere differenze».

Genova attende da tempo di ridiscutere l'organizzazione. Quella attuale stringe oggettivamente la Compagnia dentro a una "gabbia" troppo stretta...

«Genova ha problemi continui che richiedono soluzioni im-

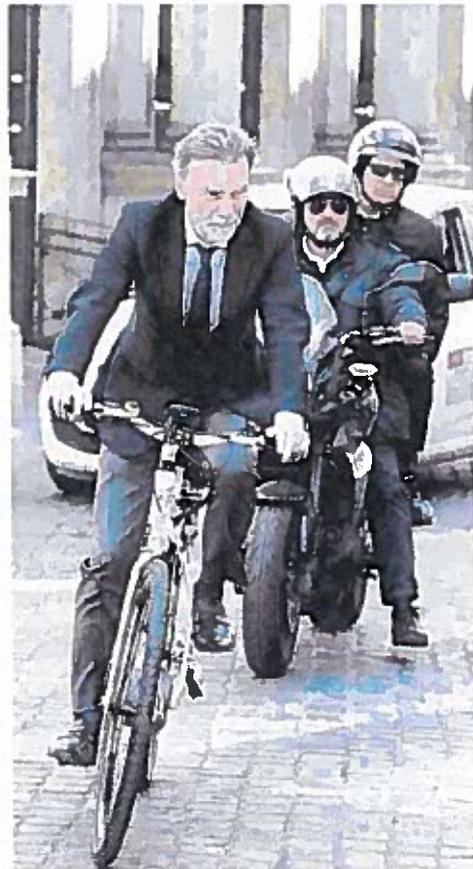
mediato e poi ha la necessità di ridiscutere il suo assetto per migliorare le prestazioni. Si capisce bene che il fattore lavoro resta comunque determinante».

Venerdì mentre si è tenuto il primo incontro del tavolo di partenariato, la Filt ha indetto un presidio. Perché?

«Qualcuno ha equivocato. Non c'erano intenti di rottura del tipo "dovete ascoltare noi". Volevamo e vogliamo ribadire la centralità del tema del lavoro, è un fatto culturale prima di ogni altro».

Ma al tavolo della trattativa cosa porterete?

«Chiederemo sicuramente protezioni sociali ulteriori, clausole sociali, il riconoscimento dei lavori usuranti, la parte già riconosciuta in Legge di Stabilità. Siamo pronti a dialogare».



UNIFIL/REDA/ITALIA

-segue

In base alla sua esperienza, quali dovrebbero essere le priorità del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini?

«Credo che l'Autorità Portuale dovrebbe integrarsi maggiormente con Comune e Regione, trovando nuove formule di collaborazione, e serve da parte dell'Autorità Portuale una gestione più manageriale, sia sui porti, così come nell'approccio per reperire nuovi clienti. Inoltre, il presidente dell'Autorità Portuale dovrebbe collaborare con la Regione e con l'Ente del Turismo per togliere Genova dall'isolamento. Oltre che con il sistema aeroportuale, sarebbe necessario ottenere collegamenti ferroviari di più alta qualità. L'attività del Presidente dell'Autorità Portuale dovrebbe estendersi al Governo centrale, per ottenere finanziamenti al fine di rendere le nostre infrastrutture competitive e allineate agli standard dei servizi erogati da porti come quelli di Rotterdam, Amburgo ed Anversa, che ancora oggi ci sottraggono importanti quote di traffico. Sono certa che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, avrà la sensibilità di tener conto e di rispettare i punti di partenza degli investimenti fatti dai privati in ciascun porto, che probabilmente generano tariffe diverse. È fondamentale che, se pur nel rispetto degli investimenti stessi, comunque non si generi una concorrenza interna sui prezzi».

Quali sono i principali vantaggi di chi opera nel porto di Genova e/o Savona?

«I vantaggi saranno più che mai quelli di trovare un ventaglio di servizi importanti, a prezzi competitivi, potendo contare su un hub portuale che si potrà definire, con l'accorpamento dei porti di Genova, di Savona e di Vado, il primo in Italia».

Se parliamo di competitività e capacità di resistere alla concorrenza, soprattutto straniera, che cosa manca oggi alla Liguria centro-occidentale?

«Credo che manchino fondamentalmente due cose. Da una parte una forte strategia di comunicazione e marketing del nostro territorio, e della composizione dell'offerta dei servizi turistici. Solo in questo modo il turismo potrebbe diventare uno dei motori per lo sviluppo della Regione Liguria. Parallelamente, se il valore economico della nostra regione è creato in gran parte dai porti, è impensabile non avere collegamenti efficienti con la pianura e i Paesi Europei più popolati e di maggiore vocazione industriale, per movimentare merci e passeggeri. Quindi programmazioni, infrastrutture e promozione del territorio sono una leva fondamentale per uscire da questo isolamento».

Quanto pesa il fattore ambientale nella sua attività?

«Da sempre la tutela ambientale è una priorità per il Gruppo Grimaldi. Siamo stati i primi ad aderire al progetto delle Autostrade del mare, promosso dalla Comunità Europea, e sviluppato in Italia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

-segue

È stata una scelta mirata, nell'ottica di diminuire il traffico sulle arterie autostradali e ridurre l'inquinamento ambientale, verso un nuovo concetto di sviluppo sostenibile, espressione concreta di modelli economici globali. Proprio recentemente, inoltre, Grimaldi Holding è stata la prima Compagnia di Navigazione italiana di Navi Ferry-Cruise ad equipaggiare le proprie Unità con un impianto per il trattamento delle acque di zavorra, in anticipo rispetto alla normativa Imo sul tema, che entrerà in vigore nel settembre del 2017. Questo progetto si prefigge diversi obiettivi, primo fra i quali quello della tutela ambientale, in quanto garantisce il rispetto dei diversi ecosistemi marini nel trasporto delle acque di zavorra».

Genova e Savona, ecco il piano delle opere di Signorini

Genova - Prima riunione del comitato di gestione, a Torre piloti lunedì in comitato di gestione: «Pronta entro il 2020».

Genova - «Siamo i primi che approvano un bilancio 2017 integrato dopo una fusione vera». Paolo Signorini esce dalla prima riunione del tavolo di partenariato con il piano di ripartenza. «Lunedì il bilancio verrà approvato in comitato di gestione. Questo bilancio ci consente di cominciare ad operare: iniziative già in campo e subito attivabili. Abbiamo ereditato un avanzo di amministrazione di circa 200 milioni di euro. Con questo bilancio lo riduciamo a 85 milioni circa: riattiviamo la mole di opere che era rimasta indietro».

SPESE CORRENTI ED ELENCO OPERE

«L'ente sta bene per funzionamento corrente. Abbiamo partite di spese correnti consistenti: erano spese fermi dagli anni precedenti. Le opere produrranno un grande sforzo: già dal 2017 ci saranno importati interventi nei due scali. In questo grande sforzo sono compresi 12 milioni di euro di progettazioni di interventi attesi da anni: La diga foranea, la torre piloti, lo spostamento dello spogliatoio che permetterà la realizzazione del secondo binario di Voltri.

TORRE PILOTI

Riparte l'iter per la realizzazione della nuova Torre piloti del porto di Genova. Lunedì il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale voterà l'adeguamento della pianificazione con l'indicazione dell'ubicazione esatta della Torre. Il via libera sbloccherà la progettazione esecutiva, pronta a partire non appena concluse le verifiche tecniche in corso. «Il prossimo passo sarà sviluppare il progetto esecutivo e poi fare l'appalto dei lavori. **Contiamo di realizzarla entro il 2019 o al massimo a aprile 2020»** annuncia il presidente dell'Autorità portuale Paolo Signorini al termine della prima riunione dell'organismo di partenariato che stamani ha esaminato il bilancio previsionale 2017. Si tratta del primo bilancio integrato fra Genova e Savona che lunedì andrà al voto del comitato di gestione. «Abbiamo ereditato un avanzo di amministrazione consistente, 200 milioni, che nel giro di due anni scenderà a 85 perché finalmente riattiviamo la mole di interventi e opere che erano rimaste indietro» spiega Signorini.

-segue

Per quanto riguarda la nuova Torre, disegnata da Renzo Piano, il via libera era previsto nel 2016, ma l'ultimo Comitato portuale dell'era commissariale aveva rinviato perché restavano dubbi su collocazione e dimensioni. Ora si riparte, e la collocazione resta quella indicata, all'imboccatura di levante del porto. Nel bilancio 2017 sono previsti 500 mila euro per la progettazione esecutiva e 200 mila per l'analisi di impatto e la verifica del progetto. La Torre piloti non è l'unica opera che si riavvia dopo il lungo periodo di stallo, che aveva portato ad accumulare risorse non spese. «In tema di opere - spiega Signorini - abbiamo fatto un grande sforzo sia per coprire la realizzazione già dal 2017 di importanti interventi nei due scali, dalle opere di riqualificazione urbana come Ponte Parodi o le passerelle per le crociere, sia per finanziare con circa 12 milioni le progettazioni di interventi attesi da anni come la nuova diga foranea di Genova, la Torre piloti, lo spostamento dello spogliatoio per realizzare il secondo binario ferroviario di Voltri: progettazioni necessarie per garantire nei prossimi anni l'utilizzo delle risorse».

Genova e Savona, Signorini accelera

Genova - Paolo Signorini prova a rimettere in moto il porto sfruttando i 200 milioni che hanno lasciato Luigi Merlo e Giovanni Pettorino. Ieri l'Authority ha approvato il bilancio congiunto dei due porti: «Siamo i primi a farlo - ha spiegato Signorini - Si tratta del bilancio integrato dopo una fusione vera»

Genova - Paolo Signorini prova a rimettere in moto il porto sfruttando i 200 milioni che hanno lasciato Luigi Merlo e Giovanni Pettorino.

Ieri l'Authority ha approvato il bilancio congiunto dei due porti: «Siamo i primi a farlo - ha spiegato Signorini - Si tratta del bilancio integrato dopo una fusione vera» come quella che riguardato gli scali di Genova e Savona. Signorini accelera su diversi fronti: ieri ha partecipato alla prima riunione del tavolo di partnership, l'organismo che raduna gli operatori e i sindacati dei due scali mentre lunedì, al prossimo comitato di gestione, porterà le pratiche per far ripartire il porto. «A cominciare dal bilancio - spiega il presidente - così possiamo cominciare ad operare già da subito». Signorini ha ereditato un «avanzo di amministrazione di circa 200 milioni di euro. Adesso lo riduciamo a 85 milioni circa e riattiviamo la mole di opere che era rimasta indietro».

I PROGETTI E GLI INTERVENTI

«L'ente sta bene per funzionamento corrente. Abbiamo partite di spese correnti consistenti: erano spese ferme dagli anni precedenti». **E così Signorini vuole ripartire:** «Le opere produrranno un grande sforzo, già dal 2017 ci saranno importati interventi nei due scali. In questo grande sforzo sono compresi 12 milioni di euro di progettazioni di interventi attesi da anni». Nel dettaglio per Genova 10 milioni saranno impegnati per lo "studio di progettazione della nuova diga foranea" « con un primo lotto funzionale relativo all'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena. Altro capitolo riguarda la progettazione dell'intervento del ribaltamento a mare dello stabilimento di Fincantieri (1,380 milioni. C'è spazio anche per Calata Bettolo con lo studio per «la progettazione, la verifica, la validazione relative alla pavimentazione del Terminal» (1,150 milioni). Il presidente aspetta «il piano d'impresa da parte del Consorzio», ma assicura che i tempi saranno rispettati (operatività entro il 2018). La Torre piloti avrà in dote invece 500 mila euro per la progettazione esecutiva e 200 mila che saranno invece stanziati per l'analisi di impatto, per la verifica e validazione del progetto.

-segue

Su questo fronte Signorini ha assicurato che «la nuova struttura sarà operativa entro il 2020». Altri finanziamenti riguardano poi la progettazione del "Punto di Entrata Designato", lo studio di progettazione delle opere complementari per la pavimentazione del Terminal Ronco - Canepa e infine quasi 2 milioni per supportare la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nel piano delle opere dell'Authority. Tra i progetti che il porto finanzia, ci sarà anche quello relativo allo spostamento dello spogliatoio di Voltri che serve per realizzare il secondo binario ferroviario e quello della banchina dell'Hennebique.

Per Savona invece arriveranno finanziamenti alle opere che già sono partite: lunedì dopo la riunione del board, sarà resa nota la lista della spesa, ma una parte dovrebbe finire al nuovo sovrappasso di Vado

TORRE PILOTI, LA NUOVA STRUTTURA «SARÀ PRONTA ENTRO IL 2020»

Genova e Savona, Signorini accelera

Varato il piano per fare ripartire progetti e opere con un tesoretto da 200 milioni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Paolo Signorini prova a rimettere in moto il porto sfruttando i 200 milioni che hanno lasciato Luigi Merlo e Giovanni Pettorino.

Ieri l'Authority ha approvato il bilancio congiunto dei due porti: «Siamo i primi a farlo - ha spiegato Signorini - Si tratta del bilancio integrato dopo una fusione vera» come quella che riguarda gli scali di Genova e Savona. Signorini accelera su diversi fronti: ieri ha partecipato alla prima riunione del tavolo di partnership, l'organismo che raduna gli operatori e i sindacati dei due scali mentre lunedì, al prossimo comitato di gestione, porterà le pratiche per far ripartire il porto. «A cominciare dal bilancio - spiega il presidente - così possiamo cominciare ad operare già da subito». Signorini ha ereditato un «avanzo di amministrazione di circa 200 milioni di euro. Adesso lo riduciamo a 85 milioni circa e riattiviamo la mole di opere che era rimasta indietro».

I progetti e gli interventi

«L'ente sta bene per funzionamento corrente. Abbiamo partite di spese correnti consistenti: erano spese ferme dagli anni precedenti». E così Signorini vuole ripartire: «Le opere produrranno un grande sforzo, già dal 2017 ci saranno importati interventi nei due scali. In questo grande sforzo sono compresi 12 milioni di euro di progettazioni di interventi attesi da anni». Nel dettaglio per Genova 10 milioni saranno impegnati per lo «studio di progettazione della nuova diga foranca» «con un primo lotto funzionale relativo all'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena. Altro capitolo riguarda la progettazione dell'intervento del ribaltamento a mare dello stabilimento di Fincantieri (1,380 milioni. C'è spazio anche per Calata Bettolo con lo studio per «la progettazione, la verifica, la validazione relative alla pavimentazione del Terminal» (1,150 milioni). Il presidente aspetta «il piano d'impresa da parte del Consorzio», ma assicura che i tempi saranno rispettati (operatività entro il 2018). La Torre piloti avrà in dote invece 500

milaeuro per la progettazione esecutiva e 200 mila che saranno invece stanziati per l'analisi di impatto, per la verifica e validazione del progetto. Su questo fronte Signorini ha assicurato che «la nuova struttura sarà operativa entro il 2020». Altri finanziamenti riguardano poi la progettazione del «Punto di Entrata Designato», lo studio di progettazione delle opere complementari per la pavimentazione del Terminal Ronco - Canepa e infine quasi 2 milioni per supportare la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nel piano delle opere dell'Authority. Tra i progetti che il porto finanzierà, ci sarà anche quello relativo allo spostamento dello spogliatoio di Voltri che serve per realizzare il secondo binario ferroviario e quello della banchina dell'Hennebique.

Per Savona invece arriveranno finanziamenti alle opere che già sono partite: lunedì dopo la riunione del board, sarà resa nota la lista della spesa, ma una parte dovrebbe finire al nuovo sovrappasso di Vado.

www.tehemeditelgraph.it

© BY NC ND AL CL N D IR IT T I S ER VA T

A febbraio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -5,5%

Gli sbarchi sono calati del -8,6%, mentre i carichi in esportazione sono aumentati del +13,1%

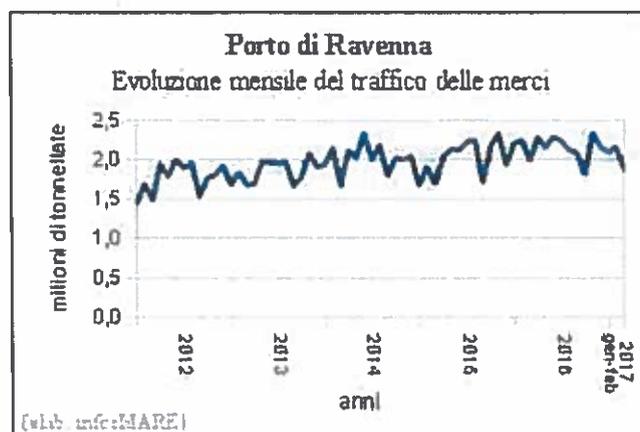
Lo scorso febbraio il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna è ammontato a quasi 1,9 milioni di tonnellate, con un calo del -5,5% rispetto a 2,0 milioni di tonnellate movimentate a febbraio 2016. I carichi allo sbarco sono diminuiti del -8,6% scendendo a 1,5 milioni di tonnellate, mentre quelli all'imbarco sono aumentati del +13,1% salendo a 326mila tonnellate.

Complessivamente il traffico delle merci secche si è attestato a 1,2 milioni di tonnellate (-8,5%), tra cui 419mila tonnellate di prodotti metallurgici (-22,1%), 367mila tonnellate di minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione (+28,8%), 177mila tonnellate di concimi (-3,8%), 126mila tonnellate di derrate alimentari (-12,6%) e 74mila tonnellate di prodotti agricoli (-35,5%).

Il volume di traffico delle rinfuse liquide è stato pari a 347mila tonnellate (+3,9%), di cui 206mila tonnellate di prodotti petroliferi (+3,9%), 92mila tonnellate di derrate alimentari (+36,4%) e 48mila tonnellate di prodotti chimici (-23,2%).

Le merci containerizzate sono diminuite del -9,1% a 205mila tonnellate, mentre quelle ro-ro sono cresciute del +5,0% a 158mila tonnellate.

Nel primo bimestre del 2017 il porto ha movimentato un totale di 4,1 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -3,9% rispetto ai primi due mesi dello scorso anno.



DAL 2° FORUM DELLA PORTUALITÀ E LOGISTICA

La riscoperta del mare per l'economia dell'Italia

Dal ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio e dal presidente di RAM Antonio Cancian le linee guida per la presidenza italiana del G7 Trasporti



LIVORNO - Premesso che nei convegni, anche i più importanti, le buone intenzioni si sprecano e l'ottimismo prevale anche sul pessimismo della ragione, dal Forum di mercoledì scorso sono comunque emerse alcune indicazioni a mio parere assai importanti. Che fanno da premessa alle linee d'azione che il governo italiano di Gentiloni - ammesso che a fine maggio ci sia ancora - intende rilanciare nel G7 Trasporti che presiederà a Cagliari.

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

La riscoperta del mare

Dalla messe quasi infinita di analisi e di dati emersi sia dalle relazioni che dai workshop - la stampa quotidiana ha riferito le cronache dettagliate - è apparso evidente che la rivoluzione dei trasporti e della logistica oggi in atto non è destinata né a rallentare, né a cambiare registro. In sostanza: come ha scritto di recente su queste colonne il presidente di Confetra Nereo Marcucci, e come hanno sottoscritto lo stesso presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Livorno-Piombino Stefano Corstini, la globalizzazione non è reversibile, e non è reversibile il processo di crescita delle grandi pull-containers, con esemplari arrivati a trasportare fino a 22 mila tonnellate. Che significa? Significa che nessun porto, nemmeno i mega-scali del nord Europa o della Cina, potrà fare da solo: anche perché l'entrata in funzione delle tre grandi Alleanze sta rendendo fragilissimi i porti che non sono serviti da tutte e tre. I "sistemi" in sostanza non sono solo un modo di ridurre polverizzazione di investimenti e valorizzare la programmazione: ma sono anche e specialmente la sopravvivenza. Non è un caso che dopo decenni di disinteresse, anche i grandi Fondi internazionali d'Investimento ci stiano puntando.

Quello che si è detto, poi, a margine delle relazioni ufficiali, ha avuto il proprio impatto. Il ministro Delrio e il governatore Rossi hanno entrambi commentato in termini

critici (o "astiosi", come qualcuno ha voluto definirli) la decisione del sindaco di Livorno Nogarini di candidarsi al comitato di gestione dell'Autorità. Rossi ci ha detto di aver designato un tecnico puro, quell'ingegner Enrico Becattini che è il direttore generale dell'assessorato regionale ai Trasporti. Un esempio controcorrente dopo tante (troppe) nomine di sapore politico. Si va avanti. Stesso criterio per l'Autorità di Sistema della Liguria e di Carrara. Da tutti è arrivato il Mantra sulla Darsena Europa: serve al porto, serve alla Toscana, serve all'Italia.

Noterella al margine: sui grandi media economici nazionali del Forum di Livorno non si è parlato, se non (su qualcuno soltanto) con poche righe. Davvero, come ha detto Delrio, l'Italia sta rendendosi consapevole del valore della sua logistica portuale nell'economia? Qualche dubbio permane.

L'Italia leader nel Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dai suoi porti

La nostra blue economy ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export superando anche Francia, Spagna e Turchia

L'Italia, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nel settore della blue economy: ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi al secondo Forum nazionale su portualità e logistica svoltosi a Livorno organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con Rete autostrade mediterranee e al quale ha partecipato anche il ministro Graziano Delrio.

Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranee, ha sottolineato che «oggi qui istituzioni e operatori nazionali dell'economia del mare costruiscono il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale impressionante, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie». Le prime risposte, ha aggiunto, «potranno venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, ma la risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno». Intanto, ha detto Cancian, «l'Italia è all'avanguardia in termini progettuali con il Piano strategico na-

zionale che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione: ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per farsi che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal ministero, soluzioni condivise con un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord

autostrade del mare». Lo ha dichiarato il coordinatore Ue per le Autostrade del mare Brian Simpson al convegno «Motorways of the sea. The maritime dimension of the Ten-T Network - Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti», a Trieste, sottolineando che l'Italia ha «un ruolo fondamentale nella politica marittima europea».



Le autostrade del mare sono parte della politica europea Ten-T delle infrastrutture europee, ha dichiarato il coordinatore, spiegando i tre pilastri che sostengono l'approccio Ue al tema: «Le priorità sono l'ambiente, l'integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica, la sicurezza marittima».

Simpson ha assicurato che lavorerà per garantire «finanziamenti adeguati per aiutare il settore a rinnovarsi per rendere compatibile, più pulito ed efficace il settore».

Wojciech Sopinski, consulente dello stesso Simpson, ha spiegato che al momento sono 40 le azioni in corso, per un finanziamento europeo complessivo di 359 milioni di euro e un investimento indotto di 965 milioni di euro; 26 progetti riguardano l'ambiente; Nuove infrastrutture per combustibili alternativi, 9 azioni si occupano di logistica e 5 di sicurezza.

Europa». Cancian ha infine proposto che «Cassa Depositi e Prestiti potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola».

Da Trieste è venuta la risposta: «L'Unione europea è pronta a finanziare progetti per ridurre emissioni, introdurre innovazione tecnologica, promuovere scambi intermodali e trasporti verticali nell'ambito delle

NELLA CAMERA DI COMMERCIO DI LIVORNO

Bruno Musso al Propeller

Un incontro con l'armatore autore del libro "Il Cuore e il Porto"

LIVORNO - Lunedì prossimo 10 aprile nella Sala Capraia della Camera di Commercio di Livorno ore 18.30, il Propeller organizza l'incontro con il presidente del Gruppo Armatoriale Grendi il dottor Bruno Musso.

"Conosco la famiglia Musso anche attraverso la stima che mio padre ha sempre nutrito verso quei colleghi spedizionieri che poi hanno saputo diversificare" - afferma la presidente del Propeller Maria Gloria Giani - "ed ho avuto modo di collaborare con loro sulla linea Tarros. Masoprattutto mi affascina la loro storia, la loro tenacia e competenza poiché dal 1828 la storia delle famiglie genovesi Grendi e Musso, nati spedizionieri, poi

diventati armatori, si è intrecciata con quella dei porti italiani e dello sviluppo del trasporto marittimo nel nostro Paese".

"A Genova, quando erediti una ditta di spedizioni, erediti anche i problemi del porto. E le opportunità, certo" sostiene Bruno Musso e lo narra con passione nel suo ultimo lavoro, *Il Cuore in Porto*, Mursia editori. Il libro prende le mosse nel capoluogo ligure dei primi decenni dell'Ottocento - quando il porto «erano settecento metri di calate dal Mandraccio a San Tommaso» - e corre lungo due secoli attraverso l'Unità d'Italia, l'industrializzazione del primo Novecento, due guerre mondiali, la ricostruzione, l'evoluzione del

trasporto marittimo con l'avvento dei container negli anni sessanta, gli scontri con le compagnie dei portuali, la costruzione delle prime navi portacontainer, di cui la Grendi è stata pioniera, e arriva fino ai giorni nostri e alle nuove sfide del secolo della logistica, in cui l'Italia si trova a dover ripensare il ruolo dei propri porti e di tutto il sistema di infrastrutture collegate.

Aprirà i lavori, assieme alla presidente Giani, il dottor Alberto Ricci vice presidente CCIAA Livorno, e modererà il convegno il dottor Luigi Vicinanza, direttore de Il Tirreno.

Bruno Musso (Genova 1937), laureato in Economia e commercio e specializzato alla London School of Economy, è presidente del Gruppo Grendi. Consigliere di Confitarma, è stato uno dei padri della riforma portuale del 1994. Attualmente collabora con l'Istituto SITI per la realizzazione del B.r.u.c.o., un sistema di infrastrutture per connettere il porto di Genova Voltri con gli spazi della pianura padana. È autore di saggi di economia tra cui *La rivoluzione necessaria. La crisi economica vista da un imprenditore* (Franco Angeli 2014).

NELLA GARA PER LA PRIVATIZZAZIONE A LIVORNO

Di chi la Porto 2000?

Concluso (per ora) il confronto tra le tre cordate delle crociere

LIVORNO - Ci sono voluti quasi due mesi per valutare, nell'apposita commissione costituita dal segretario generale dell'Autorità portuale Massimo Provinciali (anche presidente della Porto 2000), dal dirigente dell'Authority Claudio Vanni e dal professor Silvio Bianchi Martini, (designato dalla Camera di Commercio), le offerte tecnico-progettuali delle tre cordate in competizione. Poi è bastata mezza giornata, giovedì (segue a pagina 10)

Di chi la Porto 2000?

scorso, per valutare la parte di minor punteggio, quella relativa all'offerta economica (35% del valore di punteggio, come massimo). Quindi la scelta, tutt'altro che facile, tra tre gruppi tutti di sostanza: "Creners Port de Barcelona" (con Royal Caribbean); "Sinergest Olbia" (gruppo Onorato con Marininvest di Msc) e "Cfg Cruise & Ferry" (con Grimaldi Group e Carnival).

La gara è stata seguita, dall'esterno e con comprensibile tensione, dai dipendenti della Porto 2000, dalle rappresentanze sindacali, ma anche dal cluster portuale che sulle crociere ha oggi fondato un articolato sistema di servizi a terra. Un sistema che non ha mancato di creare qualche tensione, specie nella gestione degli autobus di "navetta" con l'interno della Regione. Ma che la privatizzazione dovrebbe risolvere a breve. Ovviamente, se non scatteranno ricorsi contro la scelta. Qualcuno, già in partenza di gara, li aveva minacciati.

Il pomeriggio di giovedì è andato avanti in seduta pubblica con la partecipazione, come auditori, dei rappresentanti delle tre cordate. La proclamazione pubblica e definitiva del vincitore tuttavia ci sarà solo quando saranno accuratamente verificate tutte le caratteristiche tecnico-finanziarie del gruppo risultato con la migliore offerta. E potrebbero anche verificarsi sorprese.

BUSINESS CROCIERE L'INTERESSE DEL COLOSSO MSC VA OLTRE I TURISTI, IN VISTA DELLA DARSENA EUROPA...

Le manovre dietro la privatizzazione della «Porto 2000»

-LIVORNO-
VEDIAMOLA meglio, il giorno dopo la fine della gara, questa aggiudicazione del 66% della Porto 2000 all'associazione temporanea d'imprese che fa capo al gruppo Onorato e a una società di Msc. Sul piatto, come già scritto ieri, l'Ati vincitrice ha messo un totale di poco più di cento milioni, ovviamente da investire in un giro d'affari che può variare da due a quattro. In questa cifra rientrano i circa 10 milioni che saranno considerati l'acquisto delle quote, mentre il resto è investito nel nuovo terminal.
Scorporando le quote societarie dell'Ati, si arriva anche a capire chi, nel 66% della nuova maggioranza della Porto 2000, avrà più o meno peso. □ ha aiutato a fare i

contatti che se ne intende, il comandante Angelo Roma, con la sua lunga esperienza Zim. La nuova Porto 2000 avrà queste quote, in ordine decrescente: Sinergest 39,6%, **Marinve** 17%, Camera di Commercio 17%, Marinve

LE PERCENTUALI I privati di fatto arrivano a sfiorare il 50% della proprietà

at 16,5%, terminal LTM 6,6%, Mobby 4,5%.

SOMMANDO le quote delle tre società che fanno capo al gruppo Onorato (Sinergest, LTM e Moby)



ESPERTO Il comandante Angelo Roma

si arriva a sfiorare il 50% della proprietà: una quota che diventa appunto maggioranza del 66% aggiungendovi il 16,5% di Marinve, che invece fa capo alla Mediterranean Shipping Company di Aponte. Il 35% delle due istituzioni pubbliche insieme, **Venezia** e **Porto** Camera di Commercio, è una minoranza, ma "blindata": nel senso che nei patti societari mantiene un potere di controllo pubblico a garanzia dell'interesse del porto e della comunità.

PARLARE oggi di strategie è ovviamente prematuro. Ma così risuonando le cose, è già evidente che Vincenzo Onorato e le sue società hanno ragione di esprimere soddisfazione nel messaggio ufficiale inviato ieri: «Il gruppo» dice la nota-

continua la sua opera di consolidamento in Toscana e nel porto di Livorno». E ricorda che la gara ha riguardato «la gestione della società che opera nel settore dei traghetti e delle crociere, amministrando il terminal, la stazione marittima, i servizi informativi, il parcheggio e il trasporto passeggeri all'interno dello scalo». Per chi tendesse a dimenticarlo, non è solo il business crociere, visto che i traghetti «valevano» un milione di passeggeri già oggi. Da chiedersi senza l'interesse di Msc, che ha già un piede nel porto come soci del terminal Lorenzini. E se interessano le crociere, certo. Ma che sia anche un altro passo in vista della maxi-gara per la darsena Europa?

(Altro servizio sul Qd) Antonio Fulvi

Rispoli: «Porto 2000 in mano all'armatore del Moby Prince»

Il presidente dell'associazione "140" contesta il passaggio a Onorato: «Mi sarei aspettato un po' più di tatto»

DI LIVORNO

«A Viareggio i cittadini si sono ribellati quando hanno saputo che le Ferrovie avrebbero voluto fare da sponsor al Carnevale. A Livorno, invece, addirittura diamo il porto all'armatore del Moby Prince, a bordo del quale sono morte 140 persone». A **Loris Rispoli**, leader dell'associazione dei familiari delle vittime, l'esito della privatizzazione di Porto 2000 proprio non gli è andata giù. «Mi rendo conto — ha spie-

gato ieri mattina durante la presentazione delle iniziative per l'anniversario della tragedia — che il mondo del business ha le sue logiche, ma mi sarei aspettato un po' più di tatto, perché la scelta di affidare le crociere a Onorato è stata fatta proprio in questi giorni. Se un domani la commissione d'inchiesta dovesse confermare le responsabilità, tutta la città dovrebbe pentirsi di questa scelta».

La commissione sta lavorando per far luce sull'evento, ma questo non basta a calmare la

rabbia di Rispoli. «Tutti — ha aggiunto — sanno di chi sono le responsabilità: sono del comandante della capitaneria che non seppe gestire i soccorsi, dell'Agip Abruzzo che non si accorse di niente, e dell'armatore del Moby che faceva navigare una nave inadeguata come quella».

Ma Rispoli ha tenuto a sottolineare che «oggi i livornesi hanno preso coscienza di quello che è accaduto 26 anni fa: le cerimonie non sono mai retoriche, ma sono momenti di incontro e solidarietà. La maglia che indossia-

mo è il simbolo di un popolo che esige la verità e vuole avere giustizia. Non possiamo più ascoltare le solite bugie. I familiari delle vittime di Ercolano e Torre del Greco, per esempio, ci hanno riferito che quest'anno il loro sindaco non metterà a disposizione il pullman per raggiungere Livorno: è gravissimo».

Rispoli segnala infine di avere in mente «un progetto che coinvolga tutti gli artisti italiani che in questi 26 anni hanno dedicato una canzone alla tragedia: verrebbe fuori un bel concerto».

Nicolò Cecioni



Da sinistra: Loris Rispoli (Associazione 140), l'assessore Francesco Belais e Stefano Di Bartolomeo (Repetti Pentafoto)

Traffico passeggeri, si stringe la tenaglia di Aponte e Onorato / FOCUS

Genova - Dopo tre anni, si è conclusa in settimana la cessione delle quote in capo all'ex Autorità portuale (66%) della Porto Livorno 2000, società che gestisce il terminal passeggeri nello scalo toscano.

Genova - Dopo tre anni, si è conclusa in settimana la cessione delle quote in capo all'ex Autorità portuale (66%) della Porto Livorno 2000, società che gestisce il terminal passeggeri nello scalo toscano. A vincere la gara è stata l'associazione temporanea d'impresa tra Sinergest (concessionaria del terminal passeggeri di Olbia), la compagnia di navigazione Moby, **la società terminalistica livornese Ltm e la finanziaria Marinvest: il 75% dell'Ati fa capo all'armatore Vincenzo Onorato, il 25% a Gianluigi Aponte**, armatore di Msc. L'operazione pare orientata a favorire il settore dei traghetti nel quadro dell'alleanza tra i due armatori nella battaglia commerciale con Emanuele Grimaldi.

Con pesi e obiettivi diversi - e in attesa di un piano industriale per la Porto 2000 - Livorno assume sul fronte traghetti e crociere un assetto simile a quello genovese, dove Marinvest - direttamente o attraverso la controllata Grandi Navi Veloci - detiene la maggioranza delle Stazioni Marittime (53%), cui si somma una piccola quota (2%) di Tirrenia, ma che vede nella compagine azionaria anche Costa Crociere (13%) e quindi il gruppo Carnival dell'armatore americano Micky Arison. **Una quota che riflette il traffico crocieristico genovese, con Msc primo cliente e dietro la compagnia Princess Cruises del gruppo Carnival. Nel settore traghetti, le Stazioni Marittime sono il porto di Aponte e Onorato, essendo scalato da Gnv, Tirrenia e Moby.**

Sul fronte crocieristico livornese, gli esperti del settore non vedono grandi cambiamenti: lo scalo toscano rimarrà punto di riferimento delle compagnie straniere con turismo proveniente dall'estero attratto da Firenze e Pisa: Norwegian Cruise Line (che qui posiziona l'ammiraglia "Epic"), Aida (la compagnia tedesca del gruppo Costa) con navi a Lng perché alta è la progettualità su questo fronte nello scalo labronico - **e poi Cunard, Oceania e ancora Princess.**

-segue

Se Msc ha la sua base per le crociere a Genova e sostiene l'alleato Onorato nell'ambito dei traghetti a Livorno, ogni porto dell'Alto Tirreno è presidiato da un big del settore, attirando l'area più di un quarto del traffico crocieristico complessivo in Italia. **Costa controlla il Palacrociera di Savona**, fortino che negli ultimi anni, complice la crisi delle mete mediorientali e nord-africane, sconta un certo affollamento di navi, e usa Genova come porto di appoggio quando tutti e tre gli ormeggi dello scalo sono occupati.

Nell'articolata organizzazione della Spezia, che solo negli ultimi anni entrata con alti volumi nel settore crocieristico a danno di Livorno, il padrone di casa c'è ma non si vede, anche perché il terminal di Molo Garibaldi è in concessione fino al 2019 a una società controllata dall'Autorità di sistema portuale (Apls Investimenti) e **la stazione marittima provvisoria dal consorzio tra enti e aziende locali Discover La Spezia**.

Fino a dicembre, il big di settore - Royal Caribbean - stava con il 28,5% in un altro consorzio, La Spezia Port Facility, che gestisce la parte nave. Il gruppo armatoriale americano ha però ceduto la quota alla turca Global Ports Holding, insieme ad altre partecipazioni in Italia (Cagliari, Catania, Ravenna). Per la presidente di Discover, Giorgia Bucchioni, l'operazione è più formale che sostanziale: **in termini di traffico Royal continua a essere il primo gruppo alla Spezia, portando le unità della compagnia ammiraglia e delle controllate Celebrity Cruises e Tui Cruises**.

PORTI: COME CAMBIA LA GEOGRAFIA NEL PRINCIPALE QUADRANTE MARITTIMO ITALIANO

Trafficopasseggeri, si stringe la tenaglia di Aponte e Onorato

AGenova le crociere, a Livorno i traghetti Rccl punta sulla Spezia ma cede ai turchi

GENOVA. Dopo tre anni, si è conclusa in settimana la cessione delle quote in capo all'ex Autorità portuale (66%) della Porto Livorno 2000, società che gestisce il terminal passeggeri nello scalo toscano. A vincere la gara è stata l'associazione temporanea d'impresa tra Sinergest (concessionaria del terminal passeggeri di Olbia), la compagnia di navigazione Moby, la società terminalistica livornese Ltm e la finanziaria Marinvest: il 75% dell'Ati fa capo all'armatore Vincenzo Onorato, il 25% a Gianluigi Aponte, armatore di Msc. L'operazione pare orientata a favorire il settore dei traghetti nel quadro dell'alleanza tra i due armatori nella battaglia commerciale con Emanuele Grimaldi.

Con pesi e obiettivi diversi -e in attesa di un piano industriale per la Porto 2000 - Livorno assume sul fronte traghetti e crociere un assetto simile a quello genovese, dove Marinvest - direttamente o attraverso la controllata Grandi Navi Veloci - detiene la maggioranza delle Stazioni Marittime (53%), cui si somma una piccola quota (2%) di Tirrenia, ma che vede nella compagine azionaria anche Costa Crociere (13%) e quindi il gruppo Carnival

dell'armatore americano Micky Arison. Una quota che riflette il traffico crocieristico genovese, con Msc primo cliente e dietro la compagnia Princess Cruises del gruppo Carnival. Nel settore traghetti, le Stazioni Marittime sono il porto di Aponte e Onorato, essendo scalato da Gnv, Tirrenia e Moby.

Sul fronte crocieristico livornese, gli esperti del settore non vedono grandi cambiamenti: lo scalo toscano rimarrà punto di riferimento delle compagnie straniere con turismo proveniente dall'estero attratto da Firenze e Pisa: Norwegian Cruise Line (che qui posiziona l'ammiraglia "Epic"), Aida (la compagnia tedesca del gruppo Costa) con navi a Lng perché alta è la progettualità su questo fronte nello scalo labronico - e poi Cunard, Oceania e ancora Princess.

Se Msc ha la sua base per le crociere a Genova e sostiene l'alleato Onorato nell'ambito dei traghetti a Livorno, ogni porto dell'Alto Tirreno è preso (BANCHINE E STRATEGIE menti) e la stazione marittima provvisoria dal consorzio tra enti e aziende locali Discover La Spezia.

Fino a dicembre, il big di settore - Royal Caribbean - stava con il 28,5% in un altro consorzio, La Spezia Port Facility, che gestisce la parte nave. Il gruppo armatoriale americano ha però ceduto la quota alla turca Global Ports Holding, insieme ad altre partecipazioni in Italia (Cagliari, Catania, Ravenna). Per la presidente di Discover, Giorgia Bucchioni, l'operazione è più formale che sostanziale: in termini di traffico Royal continua a essere il primo gruppo alla Spezia, portando le unità della compagnia ammiraglia e delle controllate Celebrity Cruises e Tui Cruises.

Porto di Livorno 2000: I nuovi soci sono Onorato e MSC

LIVORNO- Il nuovo socio di maggioranza di **Porto di Livorno 2000** è stata vinta dall'Ati costituita dai due armatori, **Vincenzo Onorato e Gianluigi Aponte**. **Onorato Armatori** partecipa al 75% attraverso **Sinergest, Ltm e Moby**, le restanti quote vedono la finanziaria italiana dell'armatore partenopeo **Gianluigi Aponte, patron di MSC**. Con 99,58 punti su 100 la cordata si è aggiudicata il 66% delle quote della società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi. Si tratta, invero, di una aggiudicazione provvisoria, l'Adsp dovrà infatti provvedere a verificare le certificazioni di rito prima della aggiudicazione definitiva, ma è questo - in attesa dei necessari riscontri e del periodo di sterilizzazione necessario prima della stipula del contratto definitivo - il risultato che è emerso dall'ultima seduta pubblica cui hanno presenziato 19 rappresentanti per i tre concorrenti. La Commissione di gara guidata dal segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, e composta da altri due membri, Claudio Vanni per l'APL e Silvio Bianchi Martini per l'ente camerale, ha attribuito alla cordata vincitrice 64,58 punti per l'offerta tecnica e 35 punti per l'offerta economica. L'ATI guidata da Sinergest ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto 2000 un controvalore di 10.741.170 euro, con un rialzo d'asta del 34,5% e ha presentato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro. Gli altri due concorrenti in gara, il raggruppamento costituito da Creuers del Porto di Barcellona e da Aloschi Bros, e l'operatore economico CFG Cruise&Ferry Group, si sono aggiudicati rispettivamente 96,85 punti (65 per l'offerta tecnica, 31,85 per quella economica) e 72,21 punti (56,81 per l'offerta tecnica e 15,40 per quella economica).

“Non è stata una scelta facile – ha detto Massimo Provinciali, parlando dell'iter che ha portato la commissione di gara all'aggiudicazione provvisoria della gara – i tre concorrenti hanno presentato tutte e tre progetti di altissimo livello, tant'è vero che sul piano tecnico la prima classificata ha distanziato la seconda soltanto per una manciata di punti. Il nuovo socio di maggioranza della Porto 2000 ha le carte in regola per migliorare l'efficienza delle strutture e per proiettare Livorno verso nuovi importanti traguardi. Gli oltre cento milioni che la cordata vincente ha messo sul tavolo sono la migliore risposta a quelli che pensavano che la cessione delle quote sarebbe stata un'operazione a perdere, una svendita”.

«Darsena Europa oltre il campanilismo». Politici ed esperti a confronto

«Darsena Europa: oltre la politica e il campanilismo». E' questo il titolo del confronto aperto, in programma oggi dalle 9.30 all'Hotel Galilei in via Darsena a Pisa, organizzato da Confcommercio, Provincia di Pisa e Amici di Pisa, per informare ed essere informati su eventuali rischi e opportunità della grande infrastruttura che nascerà nel porto di Livorno. Al convegno interverranno Federica Grassini, presidente di

Confcommercio, Franco Ferraro, presidente degli Amici di Pisa, Ylenia Zambito assessore all'urbanistica, del sindaco livornese, Filippo Nogarin, del presidente dell'Autorità di sistema portuale Livorno e Piombino, Stefano Corsini, dell'ingegner Valerio Milano e del presidente di Conflitorale Fabrizio Fontani. L'obiettivo dei promotori è ricevere rassicurazioni rispetto a possibili fenomeni erosivi per la costa pisana.

Porto di Livorno: l'Ati si aggiudica appalto per gestione società che opera nel settore traghetti e crociere

(FERPRESS) – Livorno, 7 APR – L'Ati che ha partecipato alla gara di privatizzazione di Porto di Livorno 2000 srl, nella quale Onorato Armatori partecipa al 75 per cento attraverso Sinergest, Ltm e Moby, si è aggiudicata l'appalto per la gestione della società che opera nel settore traghetti e crociere, amministrando il terminal, la stazione marittima, i servizi informativi, i parcheggi e il trasporto passeggeri all'interno dello scalo. Lo si apprende da una nota di Onorato Armatori.

Il Gruppo Onorato esprime grande soddisfazione per il risultato raggiunto, e prosegue la sua opera di consolidamento in Toscana e nel porto di Livorno in particolare.

L'INIZIATIVA TAVOLO PERMANENTE PARTECIPATO: BL, OLTRE, PCI, ALBA E SINISTRA ITALIANA

Nasce l'osservatorio su occupazione e sicurezza

-LIVORNO-

PRENDE corpo un tavolo permanente di osservazione e vigilanza sulle le politiche del lavoro con particolare attenzione alle politiche della sicurezza e della sostenibilità sia in ambito portuale che cittadino. Presenti al primo incontro organizzato erano Bucngiorno Livorno, Alba, Pci, Rifondazione, Sinistra Italiana, ex lavoratori Trw e Picine, Oltre per Livorno. Con l'adesione di Mdp e Futuro. «Un nuovo modo operativo di fare politica incentrato sul lavoro di una sinistra che esce dagli schemi e si confronta fattivamente con le realtà più dure - fanno sapere dal neonato tavolo di osservazione - Senza se e senza ma, dalla parte dei lavoratori. La crisi della Grandi Molini Italiani sembra il frutto di strategie di una imprenditoria che decide di far pagare i propri errori al territorio nel balbettio di una politica debole a cui gridiamo basta con forza». Mer-



IL TEMA
Focus anche sulla situazione di crisi della Grandi Molini Italiani

coledì, all'avvio dell'osservatorio sul lavoro, la questione GMI verrà inserita all'ordine del giorno fra gli altri temi sollevati dalla città.

«**PRENDENDO** con coraggio atto dei limiti della politica, vogliamo favorire una crescita condivisa per poter mettere in campo azioni dav-

vero efficaci che partano dalla competenza», ha detto Silvia Giuntinelli per BL. Con la partecipazione dei sindacati che, ha precisato Barbara la Comba di Oltre, «al tavolo saranno invitati e il cui compito è e deve rimanere ben distinto rispetto al gruppo di lavoro permanente. Il lavoro prende avvio dai temi sol-

levati durante l'analisi delle criticità associate alla chiusura della cantieristica in porto. Qualità degli appalti e sicurezza per i lavoratori nella nuova gara per i bacini sono elementi per cui si è ritenuto necessario avviare una vigilanza attiva». «Economia circolare, un punto di partenza primario», ha aggiunto Marcello Lenzi di Alba.

«**SIAMO** critici verso le politiche regionali che hanno portato a questa realtà fra le peggiori di Italia nel settore. Il privato sociale non porta a nuovo lavoro». «Potremmo davvero essere in grado di formulare progetti economici per uscire dalla crisi, ma il tema va affrontato e va tentato di governare anche con soluzioni originali e nuove», ha detto Massimo Bertolini per Sinistra Anticapitalista. «Il 12 dobbiamo anche parlare di chi lavoro non ce l'ha - chiude Marco Becherucci - Gli ammortizzatori sono stati prorogati ma non per tutti. L'ufficio lavoro deve funzionare meglio».

LA PRIVATIZZAZIONE DELLA PORTO 2000

Cambia look il cuore del porto

Nuovi terminal all'Alto Fondale col progetto da 90 milioni

Dietro gli oltre 90 milioni di euro di investimenti promessi dalla cordata che si è aggiudicata la privatizzazione di Porto 2000, c'è un grande progetto che cambierà il volto del water front di Livorno. Risulta che l'abbia disegnato un pool di architetti livornesi al centro dell'attenzione i nuovi terminal all'Alto Fondale.



■ PARADISI IN CROCIERA

Nave da crociera nel porto di Livorno

CROCIERE E TRAGHETTI» IL FUTURO

Il nuovo scalo passeggeri cambierà il volto alla città

Il progetto da 90 milioni è stato realizzato da uno studio di architetti livornesi

di Enrico Paradisi

di LIVORNO

Dietro gli oltre 90 milioni di euro di investimenti che stanno a copertura dell'offerta tecnica, risultata vincitrice nella gara sulla privatizzazione di Porto 2000, c'è un grande progetto che cambierà il volto del water-front di Livorno, tanto per dirla alla maniera di chi mastica di urbanistica e portualità del futuro.

Sul progetto, un progetto molto complesso che ha impegnato per molti mesi di lavoro un gruppo di professionisti livornesi, per ora c'è il massimo riserbo. Dal Gruppo Onorato è arrivato, ieri, uno scamo comunicato: «L'Ati che ha partecipato alla gara di privatizzazione di Porto di Livorno 2000, nella quale Onorato Armatori partecipa al 75% attraverso Sinergest, Lm e Moby, si è aggiudicata l'appalto per la gestione della società che opera nel settore traghetti e crociere, amministrando il terminal, la

stazione marittima, i servizi informativi, i parcheggi e il trasporto passeggeri all'interno dello scalo». Non una parola, quindi, sui contenuti, anche se nella chiusura si percepisce il tenore del percorso tracciato: «Il Gruppo Onorato esprime grande soddisfazione per il risultato raggiunto, e prosegue la sua opera di consolidamento in Toscana e nel porto di Livorno in particolare».

Un consolidamento appunto che affonda le radici nel piano che, questo si sa per certo, è stato elaborato da un importante studio di architettura di Livorno. Il pool di professionisti ha dato risposte concrete alle richieste del bando. L'area compresa dall'intervento riguarda ovviamente le aree di competenza della Porto 2000, che grossomodo vanno dagli spazi, (piazze, strutture e banchine), compresi tra la Fortezza Vecchia, e l'Alto Fondale, ovvero il vero e proprio porto passeggeri del futuro, così come previsto dal piano regolatore portuale. La sfida enor-

me è quella che riguarda il come adeguare, ripensare e ricostruire il tutto per ampliare la capacità di accogliere le grandi navi da crociera, con infrastrutture tipiche di un moderno home-port. Un porto dal quale le crociere potranno partire. Questo significa che nel progetto si è dovuto tenere conto di un aumento di tutti i flussi: quelli dei passeggeri, naturalmente, che avranno bisogno di veri e propri terminal dedicati all'accoglienza e al check-in e check-out (un po' sul modello degli aeroporti con i servizi ad esso connessi) e i flussi di merci per l'approvvigionamento delle navi. Di conseguenza ci saranno da ripensare anche i collegamenti viari e la nuova mobilità (pullman, auto, treno, bicicletta) per permettere di gestire al meglio questi flussi, e allo stesso tempo andranno migliorati ne adeguati anche i collegamenti diretti con la città. Livorno in questo senso è un terreno vergine.

Alto Fondale e Calata Orland-

do saranno le banchine dedicate esclusivamente all'attracco delle navi da crociera. La banchina lunga 750 metri è in grado di accogliere comodamente da entrambi i lati due grandi navi da 300 metri, una davanti all'altra. Dato che ogni nave, secondo i moderni criteri crocieristici, dovrà avere i suoi terminal dedicati per far scendere e salire i passeggeri, sull'Alto Fondale ci sarà da abbattere i capannoni esistenti e ricostruire ex novo due grandi terminal che serviranno gli accessi nord e sud, sia sull'Alto Fondale che sul lato della Calata Orlando. Poi ci saranno da riqualificare le aree dismesse, da realizzare i collegamenti e i posteggi di pullman, taxi e ncc. La Calata Orlando deve essere inoltre in parte reseca per migliorare l'accesso alle grandi navi, così come ci sarà da reseca la parte della calata Carrara dove sorge la stazione marittima attuale che quindi sparirà. Alla radice del nuovo bacino, a fare da cerniera tra le aree operative del porto i ter-

- segue

minal per le crociere e la città sarà realizzata la nuova stazione marittima: un grande edificio a forma di "esse" in cui troveranno posto servizi, un grande albergo e attività commerciali, che fungerà da elemento di collegamento diretto con la Venezia e il centro. Insomma, un progetto che oltre a dotare finalmente il nostro porto di un vero moderno porto passeggeri, cambierà anche il volto di parte della città.



Foto grande:
veduta aerea
del porto
passeggeri
(Muzzi)

A sinistra: nave
da crociera
nel porto
di Livorno
In primo piano
la Fortezza
Vecchia



Mezzi militari americani sbarcati al porto in direzione Camp Darby

- LIVORNO -

DIVERSE decine di veicoli militari erano in movimentazione nel tardo pomeriggio di ieri sul porto di Livorno. Si trattava per la precisione di mezzi MaxxPro, adibiti al trasporto truppe e blindati, per resistere in particolare alle mine. La movimentazione

dei mezzi, sistemati nella zona del Molo Italia, è iniziata nella mattinata di ieri per poi andare avanti per tutta la giornata. I mezzi erano poi diretti alla vicina base statunitense di Camp Darby. Da dove dovevano essere trasferiti nella base americana di Vicenza. Le operazioni che

li hanno riguardati sono complesse: i blindati vengono sollevati con apposite gru in dotazione al porto e caricati su camion. Poi trasportati. E' con ogni probabilità una operazione di trasporto di routine. Con un motore diesel 9mila di cilindrata, i MaxxPro sono in dotazione da una decina di anni all'esercito Usa. Pesano circa

12 tonnellate. Sono stati impiegati sia in Afghanistan che in Iraq. Difficile che ci sia un nesso diretto con il bombardamento siriano da parte degli Usa in Siria delle ultime ore. Ma era da diverso tempo che il porto di Livorno non vedeva un passaggio così numeroso di mezzi, arrivati nello scalo labronico via nave.

Grandi difficoltà di Cevital in Parà Gli algerini ad un passo dal mollare

In Brasile tutto fermo per i contrasti con gli alleati del gruppo Vale

di FIORENZO BUCCI

-PIOMBINO-
SE PIOMBINO piange, il Brasile non ride. L'impasse che caratterizza la realizzazione dei progetti Cevital in Val di Cornia fa, infatti, il paio con la situazione di stallo che, riguardo ai piani di Issad Rebrab nello stato del Parà, si sta verificando oltre oceano. In Brasile, al pari dei piombinesi, molto si sono attesi dal gruppo africano: ac-

TRATTATIVE
Una mediazione
del ministro
dello sviluppo economico

ciaio nella località interna di Marabá ed anche agroalimentare in altre zone della regione. Solo per la siderurgia si è parlato di 20 mila posti per la realizzazione di un impianto capace di soddisfare il mercato dei binari in tutta l'America latina e con 2.500 lavoratori in fabbrica e 8000 nell'indotto durante la piena funzionalità dello stabilimento. Va considerato che



INVESTIMENTI Issad Rebrab firma l'accordo con il governatore del Parà Simão Jatene

se a Piombino manca la 398, in Brasile solo per i collegamenti minimi necessari a rendere efficiente la fabbrica occorre realizzare infrastrutture in grado di unire i 600 chilometri che separano l'area del nuovo impianto dal porto più vicino sull'Atlantico. Come è accaduto a Piombino, anche in Brasile, Cevital è stata accolta con ogni onere. Con la mediazio-

ne del governo del Parà, la società mineraria Vale, titolare di concessioni per la realizzazione dell'impianto siderurgico aveva trasmesso permessi ed autorizzazione ai nuovi arrivati in cambio della fornitura di materia prima (minerale di ferro che Vale estrae in zona). La stampa brasiliana riporta ora di contrasti proprio tra Cevital e Vale tali per cui gli algerini sareb-

bero «a un passo de desistir de implantar sua siderurgica», ovvero starebbero pensando a mollare tutto. Nonostante le rassicurazioni dei politici locali che si erano fortemente impegnati nel supportare Cevital, i rapporti tra gli algerini e Vale sarebbero davvero ai ferri corti.

LA SOCIETÀ brasiliana, per far fronte ad una serie di richieste del gruppo africano, arriverebbe a perdere, secondo quanto riferiscono alcuni media del Parà, non meno di 200 milioni di dollari. Di fronte ad un possibile disimpegno di Cevital e quindi al fallimento di progetti essenziali per lo sviluppo di una delle regioni più povere del paese, è in corso una mediazione del ministro dello sviluppo economico, una sorta di Calenda latino-americano, che si chiama Adnan Demachki. Ovviamente anche in Brasile non manca il solito «tavolo» intorno al quale gli attori della controversia stanno sedendo per vedere di trovare una possibile scappatoia. Per ora pare che - guarda caso - si registrino diversi rinvii.

PER UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI NELL'AGROALIMENTARE E NELLA PORTUALITÀ

Sceicco dell'Oman: incontri a Piombino

Nella pianificazione anche uno stabilimento per costruire vetture da corsa di formula 3

PIOMBINO - Vuole investire in Italia, e guarda con interesse all'hub portuale di Piombino: gli obiettivi potrebbero essere due, realizzare nell'area uno stabilimento per la produzione di vetture di formula GT3, e creare nuove sinergie sull'agroalimentare tra l'Italia e l'Oman. Lo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar è a capo di una conglomerata di livello mondiale, l'Al Jazeera International Group (AIG), con una infinità di interessi nei più svariati settori: dai trasporti alle infrastrutture, dal design al turismo, e non è persona da muoversi senza valide ragioni.

Quelle ragioni, Al Hashar le ha esposte martedì nel quartier generale piombinese dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale, durante un incontro con il presidente Stefano Corsini.

La visita, a cui ha partecipato tutta la comunità portuale, è stata organizzata dallo studio legale Napolitano coadiuvato dal dottor Ivan Reggiani, e ha permesso all'imprenditore arabo di conoscere da vicino la realtà di Piombino e le sue prospettive di sviluppo, prospettive su cui si è soffermata tra l'altro, in una veloce presentazione del piano regolatore portuale, la dirigente tecnica dall'APP, l'ingegner Sandra Muccetti: "La visione che state sviluppando qui a Piombino è veramente interessante - ha detto Al Hashar - avete grandi progetti per questo porto. Vorremmo essere parte integrante di questa vision".

Che lo sceicco non sia venuto qui soltanto a prendere aria, lo dimostrano le parole del responsabile global investment della Elixir United Investment, nata per realizzare nei mercati stranieri investimenti aventi ad oggetto le attività dell'AIG, il



Nella foto: (da sinistra) Stefano Corsini con Nasser Bin Mohammed Al Hashar

suo nome è: Nader Morsy: "Guardate - ha detto - non siamo venuti a Piombino per prospettare proposte futuribili da realizzarsi in due o tre anni. Il nostro orizzonte temporale è più breve: abbiamo già due progetti pronti che potrebbero trovare in poco tempo un naturale sviluppo nel vostro territorio. Riteniamo che Piombino possa essere uno dei nostri hub di riferimento nel Mediterraneo per lo sviluppo di proficui scambi commerciali con l'Oman".

Durante la riunione si è anche parlato della possibilità di creare nuove sinergie nel settore dell'agroalimentare con un nuovo porto a nord dell'Oman su cui il sultanato sta investendo molto. La possibile sinergia tra i due paesi è stata propiziata dall'avvocato Maria Teresa

Napolitano: "Abbiamo coinvolto Piombino perché è una delle realtà più dinamiche del territorio: come advisor del gruppo AIG mi farò carico di aprire con voi e con il Comune un tavolo di lavoro per implementare i progetti dei partner omaniti su questo territorio, che ha infrastrutture all'avanguardia".

Soddisfatto il presidente Corsini che ha illustrato le potenzialità di tutto il nuovo Sistema portuale: "Auspico che lo sceicco sia soltanto il primo di una lunga serie di imprenditori interessati ad investire nell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, le cui potenzialità sono maggiori della semplice somma di quelle che possono esprimere singolarmente i porti di Livorno e Piombino".

«Blu Navy» non si arrende: vogliamo raddoppiare il servizio

La compagnia chiede l'aumento delle corse dei suoi traghetti

— PORTOFERRAIO —

BLU NAVY va avanti con la battaglia per incrementare la sua presenza sulle rotte per l'isola d'Elba. Ad annunciarlo giovedì sera in occasione dell'incontro pubblico svoltosi a bordo del traghetti Acciarello alla vigilia della ripresa dei collegamenti di linea stagionali è stato l'armatore e socio di riferimento della compagnia Luigi Negri. «Speriamo — ha esordito Negri — di avere novità importanti per il 2018. La nostra intenzione è raddoppiare il servizio con una seconda nave, cosa che ci permetterebbe di proseguire i collegamenti in inverno con una di esse».

SU QUESTO non molliamo. Abbiamo fatto più di un ricorso al Tar di cui attendiamo l'esito. Ed i vertici dell'autorità portuale di riferimento sono cambiati. Ci auguriamo che le nostre richieste possano venire ac-



I VERTICI L'armatore Luigi Negri (secondo da destra) con i figli e il direttore di Blu Navy Morace

colte, in primis perché lo scopo dell'azienda è quello di crescere e poi perché l'Elba per noi è una sorta di seconda patria e vogliamo svilupparci qui. A costo di picchiarci la testa più volte». Negri ha spiegato come si muoverà la compagnia con la nuova autorità portuale di sistema. «Sappiamo che a Livorno — ha

aggiunto l'armatore — ci sono tanti problemi che l'autorità deve esaminare. Aspetteremo un mese e mezzo. Ma subito dopo busseremo alla sua porta per chiedere che analizzino le nostre istanze. Se ci diranno che abbiamo ragione siamo pronti già da quest'inverno a servire l'isola con l'Acciarello. Per fare

questo abbiamo però bisogno di avere almeno 10 slot l'estate perché altrimenti la società fallisce. Ci muoveremo con fermezza. Anche perché siamo convinti di essere nel giusto». Negri è convinto che nel porto di Piombino ci sia posto per una maggiore operatività dei vettori navali. «A me questa sto-

LA CRITICA

«Una limitazione che ci penalizza e non ci convince»

ria che gli slot, per i limiti strutturali del porto, debbono essere quel numero — conclude l'armatore — non mi convince. Abbiamo fatto fare uno studio approfondito da cui emerge una possibilità di partenze da Piombino e da Portoferraio ben superiore. L'attuale limitazione sembra pur troppo fatta ad arte per mantenere lo status quo».

Scoperto traffico di scooter rubati nel porto di Napoli

Napoli - Moto rubate o rapinate a Napoli che venivano smontate e spedite in Africa, all'interno di container di rifiuti, a un prezzo pari a un terzo di quello di mercato.

Napoli - Moto rubate o rapinate a Napoli che venivano smontate e spedite in Africa, all'interno di container di rifiuti, a un prezzo pari a un terzo di quello di mercato: è quando hanno scoperto i carabinieri del Nucleo Investigativo che hanno sottoposto a fermo di polizia giudiziaria due ghanesi, **ritenuti coinvolti nel traffico: si tratta di un 32enne in Italia come richiedente asilo politico e un 44enne con permesso di soggiorno per motivi umanitari**. I due, è emerso dalle indagini, hanno gestito la ricettazione di moto e scooter rubati o rapinati nel capoluogo campano, tra novembre 2016 e lo scorso mese di marzo, e la spedizione in nave verso l'Africa. I mezzi rubati venivano stoccati in un deposito di via Gianturco: 33 sono stati recuperati e verranno restituiti ai proprietari.

Il Comitato Portuale del Nord Sardegna ha approvato relazione annuale e consuntivo 2016

L'ente procederà alla richiesta di riattivazione del Posto di Ispezione Frontaliero ad Olbia

InforMARE Oggi il Comitato Portuale **del Nord Sardegna** ha approvato il consuntivo e la relazione relativa all'esercizio 2016, anno in cui i tre porti sardi di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres hanno movimentato un traffico di 4.429.557 passeggeri, con una crescita del +17,2% sul 2015, mentre nel segmento delle crociere l'attività è risultata in calo del -11,7% essendo stati totalizzati 210.386 passeggeri (del 31 gennaio 2017).

La scorsa estate il governo ha adottato un provvedimento di riforma della governance portuale italiana che prevede l'accorpamento di una serie di Autorità Portuali e che per la Sardegna ha stabilito l'accorpamento tra **l'Autorità Portuale** di Cagliari e quella del Nord Sardegna a formare l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. «Nonostante il 2016 possa essere considerato un anno di transizione verso l'accorpamento delle Autorità Portuali - ha commentato il commissario straordinario **del Nord Sardegna**, Pietro Preziosi - la relazione annuale approvata in Comitato rappresenta un bilancio di attività tutt'altro che ordinaria. L'ente e la sua struttura hanno profuso un impegno costante per dare risposte concrete all'evoluzione del sistema portuale e marittimo e ad una ripresa dei traffici entusiasmante, con un incremento della domanda di ormeggi da parte degli armatori. Quella che consegneremo alla nuova Autorità di Sistema Portuale è una realtà vivace e dai potenziali di crescita enormi, i cui risultati positivi continueranno a vedersi anche nel 2017».

Tuttavia **del Nord Sardegna** ha precisato che «per quanto riguarda le competenze più dirette dell'ente, è evidente come l'approvazione della legge di riforma delle Autorità Portuali abbia inciso profondamente sugli iter di approvazione dei Piani Regolatori Portuali. Per quanto attiene a quello di Olbia-Golfo Aranci - ha precisato **Portuale** - questo potrà proseguire nel procedimento, mentre il Piano Regolatore Portuale di Porto Torres dovrà confluire nel più ampio Piano Regolatore di Sistema Portuale, la cui redazione spetterà all'AdSP».

Nel corso della seduta odierna del Comitato Portuale è stata riservata particolare attenzione anche al rilancio della storica attività di sbarco del tonno nel porto di Olbia a seguito di una specifica segnalazione dalla Generale Conserve Spa (As do Mar) e dei problemi per l'attività della Compagnia Portuale Corridoni incaricata dalla società per le operazioni di scarico delle stive. L'ente portuale ha spiegato che tale attività «ha trovato una prima e delicata difficoltà legata all'assenza, ad Olbia, del Posto di Ispezione Frontaliero, ufficio periferico del Ministero della Salute, autorizzato dalla Commissione Europea ad effettuare controlli veterinari su animali vivi e prodotti di origine animale provenienti da Paesi terzi e destinati al mercato comunitario o al transito verso altri Paesi. Una carenza che ha obbligato la nave *New Takatsuki*, proveniente dalle Seychelles, ad uno scalo tecnico nel porto Canale di Cagliari per i controlli sanitari, prima di riprendere il viaggio di altri due giorni verso Olbia, con un evidente aggravio dei costi». Il servizio offerto dal P.I.F. nel porto di Olbia era stato sospeso nel 2011 per carenza di specifici traffici da sottoporre a controlli sanitari.

- segue

«Da subito - ha reso noto Preziosi - abbiamo colto l'invito della Compagnia Portuale a prendere posizione sulla vicenda acquisendo le informazioni necessarie e confrontandoci con l'assessore regionale all'Agricoltura e con il sindaco della città di Olbia per un intervento istituzionale affinché si aprisse un tavolo tecnico di confronto. Già nel corso della seduta odierna del Comitato abbiamo ritenuto opportuno invitare uno dei vertici As do Mar, Ruggero Bogoni, che ci ha illustrato le criticità ed i piani di sviluppo dell'azienda, ed allargare così il confronto con i membri effettivi del nostro parlamentino, tra i quali quelli direttamente coinvolti, come i rappresentanti delle due imprese portuali e degli agenti marittimi, i rappresentanti dei lavoratori dei porti, oltre che, chiaramente, Dogane, Autorità Marittima e rappresentanti dei Comuni e della Provincia».

«Rispetto a sei anni fa - ha proseguito Preziosi - la situazione è decisamente mutata. La domanda dello stabilimento olbiese As do Mar prevede una movimentazione di almeno 16mila tonnellate di tonno per quest'anno, l'equivalente di almeno 16 navi e altrettanti controlli. È impensabile, inoltre, considerata l'entità del traffico che viene generata ogni anno nei nostri porti, obbligare le navi ad uno scalo tecnico su Cagliari. Pertanto, l'obiettivo è quello di procedere, così come previsto dall'UE, alla richiesta di riattivazione del Posto di Ispezione Frontaliero ad Olbia e, nell'immediato, consentire i controlli sanitari direttamente al porto Cocciani».

Porti: 4,5 mln di passeggeri negli scali del nord Sardegna, + 17%

(ANSA) - OLBIA, 7 APR - Quasi 4,5 milioni di passeggeri, circa 650 mila in più rispetto al 2015 (+ 17,2 per cento). Un dato complessivo che porta gli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres ai primi posti nel Mediterraneo.

È uno dei dati emersi oggi nel corso della seduta del Comitato portuale per il consuntivo e la relazione annuale di chiusura dell'attività del 2016 nel nord Sardegna.

Sostanziale tenuta, invece, per le crociere: 135 navi per un totale di 210.386 crocieristi, 28 mila in meno dell'anno precedente (149 scali registrati). Sulle opere portuali deciso impulso è stato dato alla programmazione di interventi di riqualificazione degli spazi portuali e manutenzioni straordinarie. Tra queste, la prosecuzione, con la consegna del progetto alla Commissione VIA, dell'iter dell'Hub portuale di Porto Torres (Antemurale); l'apertura della strada di collegamento viario nelle aree del Porto commerciale dello scalo turritano; la riqualificazione della Stazione Marittima di Golfo Aranci e la risistemazione e potenziamento dell'illuminazione portuale.

"Nonostante il 2016 possa essere considerato un anno di transizione verso l'accorpamento delle Autorità Portuali - ha dichiarato Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna - la relazione annuale approvata in Comitato rappresenta un bilancio di attività tutt'altro che ordinaria. Quella che consegneremo alla nuova Autorità di Sistema Portuale è una realtà vivace e dai potenziali di crescita enormi, i cui risultati positivi continueranno a vedersi anche nel 2017". (ANSA).

In risposta ad alcune affermazioni di CMdB

Manifestazione "Keep, Clean and Run", precisazioni del Commissario dell' **Autorità Portuale**

Con riferimento al comunicato stampa con il quale CMdB ha comunicato la propria adesione alla manifestazione "Keep, Clean and Run", ripreso dall' articolo apparso sulla Vostra testata il 5 aprile u.s., mi è d' obbligo fornire utili precisazioni a tutela dell' immagine dell' Istituzione da me presieduta. Nell' esprimere il vivo apprezzamento per iniziative di sensibilizzazione e sviluppo di un maggiore senso civico, è però importante chiarire che l' **Autorità Portuale di Messina** non si è "assunta" la titolarità di nessuna area, ma esercita i propri compiti istituzionali all' interno di un compendio territoriale definito da un Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 6/4/1994. In riferimento al tema dell' iniziativa ed alla lamentata incuria attribuita a questo Ente, appare doveroso significare che la gestione dei rifiuti all' interno delle aree demaniali marittime di competenza è sempre avvenuta nel pieno rispetto del Decreto Legislativo 152/2006 (Codice dell' Ambiente) che, nel proprio articolato, provvede a definire la competenza in materia di ciascuna Amministrazione diversificandola in base alla classificazione dei rifiuti. Non possono di certo disconoscersi i meriti di questa **Autorità Portuale** per aver riqualificato nel corso del 2008 il tratto di Lungomare del Ringo, con la realizzazione di una passeggiata a mare arricchita da aree verdi, parco giochi, campo bocce, fioriere, cestini, impianto di illuminazione ecc. impegnando ingenti risorse economiche. La gestione dell' infrastruttura e delle relative manutenzioni è stata successivamente affidata all' Amministrazione Comunale attraverso il rilascio di una licenza di concessione pluriennale il cui rinnovo è in corso di definizione. Mi preme infine evidenziare che sulle medesime aree demaniali marittime sono state poste le basi per una significativa attività congiunta con la Capitaneria di Porto di **Messina** che consentirà, da un lato, di reprimere tutti gli abusi perpetrati ai danni del demanio marittimo restituendo l' ordine ed il decoro che il sito in questione richiede, e, dall' altro, di verificare la possibilità di individuare porzioni di arenile da destinare al varo ed alaggio delle numerose barche di pescatori presenti, nel rispetto delle origini marinare del borgo, confidando nella sicura collaborazione di tutti gli Enti interessati per traguardare l' iniziativa.

Lungomare Ringo. De Simone: "Il Comune deve occuparsi della manutenzione"

"L' **Autorità Portuale** non si è assunta la titolarità di nessuna area ma esercita i propri compiti istituzionali all' interno di un compendio territoriale definito da un Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1994". Il commissario **Antonino De Simone** risponde a **Cambiamo Messina dal basso**, che aveva lanciato accuse in merito alla pulizia del tratto costiero compreso tra il Ringo e villa Sabin. Nel 2008 l' **Autorità Portuale** ha riqualificato a proprie spese il lungomare del Ringo, con aree verdi, parco giochi, campo bocce, fioriere, cestini e illuminazione ma - ricorda **De Simone** - "la gestione dell' infrastruttura e delle relative manutenzioni è stata successivamente affidata all' Amministrazione comunale attraverso il rilascio di una licenza di concessione pluriennale il cui rinnovo è in corso di definizione". Il commissario, infine, evidenzia che in quell' area "sono state poste le basi per una significativa attività congiunta con la Capitaneria di Porto di **Messina** che consentirà, da un lato, di reprimere tutti gli abusi perpetrati ai danni del demanio marittimo restituendo l' ordine ed il decoro che il sito in questione richiede, e, dall' altro, di verificare la possibilità di individuare porzioni di arenile da destinare al varo ed alaggio delle numerose barche di pescatori presenti, nel rispetto delle origini marinare del borgo, confidando nella sicura collaborazione di tutti gli Enti interessati per traghettare l' iniziativa".

Giardini Naxos

Dragaggio dell' area portuale Domani ripartono i lavori

Si tratta del secondo stralcio del progetto di messa in sicurezza

Giuseppe Le Mura GIARDINI NAXOS Lunedì mattina riprendono i lavori di dragaggio dell' area portuale di Naxos. Secondo stralcio del progetto originario che prevedeva la messa in sicurezza dei fondali insabbiati dal trascorrere del tempo e la ricollocazione della sabbia riportata in superficie sulla linea di costa, operazione rinviata già nell' autunno 2016 per il prevedibile arrivo delle mareggiate invernali che avrebbero rovinato parte del ripascimento. L' altro ieri nei locali della Capitaneria di porto di Messina il comandante Nazzareno Lagana ha accolto l' istanza presentata dal Comune di Giardini ed ha emesso l' ordinanza n. 19/2017 che dà il via ai lavori da eseguire entro otto giorni: da domenica 9 a lunedì 16 aprile prossimi. La ditta che eseguirà il dragaggio-ripascimento è di Patti, mentre la direzione dei lavori è stata affidata all' ingegnere Adolfo Veroux. L' arrivo del pontone denominato "Enrico I", proveniente dalle Isole Eolie, è previsto nella baia di capo Schisò già domani pomeriggio, mentre lunedì inizieranno i prelievi di sabbia dall' area portuale per essere successivamente trasferita sotto costa, all' interno della barriera soffolta, nel rione di San Pancrazio.

Questa seconda operazione segue di pari passo quella prodotta nei mesi di maggio e giugno 2016. La direzione dei lavori conferma che saranno estratti tra i 4.000 ed i 4.500 metri cubi di materiale sabbioso conservato nella "cassaforte" dell' area portuale di Naxos, nei pressi della testata del molo di frangiflutto. I lavori marittimi saranno effettuati in pochissimi giorni e si portano dietro alcuni divieti per la navigazione come, appunto, navigare, ancorare e sostare con qualunque unità navale ed a qualunque scopo; effettuare attività di immersione con qualunque tecnica, svolgere attività che possano creare intralcio all' esecuzione dei lavori e la balneazione. L' evento mondiale del "G7" di Taormina ha anticipato i tempi.

Dragaggio dell' area portuale Domani ripartono i lavori

Si tratta del secondo stralcio del progetto di messa in sicurezza

Giuseppe Le Mura GIARDINI NAXOS Lunedì mattina riprendono i lavori di dragaggio dell' area portuale di Naxos. Secondo stralcio del progetto originario che prevedeva la messa in sicurezza dei fondali insabbiati dal trascorrere del tempo e la ricollocazione della sabbia riportata in superficie sulla linea di costa, operazione rinviata già nell' autunno 2016 per il prevedibile arrivo delle mareggiate invernali che avrebbero rovinato parte del ripascimento. L' altro ieri nei locali della Capitaneria di porto di Messina il comandante Nazzareno Lagana ha accolto l' istanza presentata dal Comune di Giardini ed ha emesso l' ordinanza n. 19/2017 che dà il via ai lavori da eseguire entro otto giorni: da domenica 9 a lunedì 16 aprile prossimi. La ditta che eseguirà il dragaggio-ripascimento è di Patti, mentre la direzione dei lavori è stata affidata all' ingegnere Adolfo Veroux. L' arrivo del pontone denominato "Enrico I", proveniente dalle Isole Eolie, è previsto nella baia di capo Schisò già domani pomeriggio, mentre lunedì inizieranno i prelievi di sabbia dall' area portuale per essere successivamente trasferita sotto costa, all' interno della barriera soffolta, nel rione di San Pancrazio.

Questa seconda operazione segue di pari passo quella prodotta nei mesi di maggio e giugno 2016. La direzione dei lavori conferma che saranno estratti tra i 4.000 ed i 4.500 metri cubi di materiale sabbioso conservato nella "cassaforte" dell' area portuale di Naxos, nei pressi della testata del molo di frangiflutto. I lavori marittimi saranno effettuati in pochissimi giorni e si portano dietro alcuni divieti per la navigazione come, appunto, navigare, ancorare e sostare con qualunque unità navale ed a qualunque scopo; effettuare attività di immersione con qualunque tecnica, svolgere attività che possano creare intralcio all' esecuzione dei lavori e la balneazione. L' evento mondiale del "G7" di Taormina ha anticipato i tempi.

GIUSEPPE LE MURA

Porto di Schisò, il dragaggio potrà essere completato

GIARDINI. Il dragaggio dell' areaportuale di Schisò sarà completato. La Capitaneria di porto di Messina ha accolto l' istanza presentata dal Comune di Giardini e ha emesso la relativa ordinanza che permetterà di eseguire le operazioni di dragaggio e ripascimento delle zone a rischio erosione da parte della ditta di Patti aggiudicataria dell' appalto sotto la direzione dei lavori dell' ingegnere Adolfo Veroux.

Domenica sera è previsto l' arrivo del pontone "Enrico I", proveniente dalle Isole Eolie, nelle acque giardinesi e da lunedì potranno avere inizio i lavori per il prelievo della sabbia dai fondali che poi sarà trasferita lungo la costa antistante il lungomare Naxos e Tysandros così come previsto nel progetto originario, a impinguare quella già depositata lo scorso anno. In questa seconda fase che segue quella iniziata tra maggio e giugno del 2016 saranno estratti tra i 4mila e i 4mila e 500 metri cubi di materiale sabbioso che si trova depositato all' interno del bacino, in prossimità della testata del molo di frangiflutto. Durante le operazioni, che saranno effettuate in una manciata di giorni, come stabilito dall' ordinanza diffusa dal comandante della Guardia costiera di Giardini,

Cosimo Roberto Arizzi, è vietato all' interno dell' area navigare, ancorare e sostare con qualunque unità navale e a qualunque scopo; effettuare attività di immersione con qualunque tecnica, svolgere attività che possano creare intralcio all' esecuzione dei lavori e la balneazione. La conclusione dei lavori dovrebbe avvenire tra sabato 15 e domenica 16 aprile.

Augusta, **Autorità portuale**. Il Tar respinge il ricorso sullo spostamento a Catania: il decreto non è ancora stato pubblicato

" Per il Tar di Catania il decreto del ministro Delrio che trasferisce la sede dell' **Autorità di sistema del Mare di Sicilia orientale** da Augusta a Catania non esiste. E quindi rimane ad Augusta la sede della nuova **Autorità di sistema** ". È quanto afferma Marina Noè, presidente di Assoportog Augusta dopo l'ordinanza emessa ieri pomeriggio dalla terza sezione del Tar di Catania che non ha accolto la richiesta di sospensione cautelare avanzata con il ricorso contro il trasferimento della sede degli operatori **portuali** megaresi, a cui si sono affiancati i Comuni di Augusta, Melilli e Priolo. Il Tar ha quindi deciso di non decidere semplicemente perché " non è stato dimostrato che l' avverso provvedimento abbia iniziato a produrre i suoi effetti atteso che non risulta che il decreto impugnato sia stato pubblicato o in qualsiasi modo reso conoscibile all' esterno ". In pratica, del decreto non c' è traccia se non per uno stringato comunicato stampa e quindi bisogna attendere la pubblicazione del provvedimento prima di poterlo impugnare. " Aspettiamo - conclude Noè - il presidente dell' **autorità portuale** Andrea Annunziata per l' insediamento ad Augusta, a questo punto qualsiasi altra azione del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sarà oggetto di una nuova reazione. Ora che la magistratura ha deciso che il decreto non c' è tutti ne prendano atto".

Autorità portuale di Augusta, "siamo al grottesco": la Prestigiacomò incalza il Governo per il ritiro del decreto

"Vicenda grottesca". Questo il commento di Stefania Prestigiacomò all' indomani della sentenza con cui il Tar rigetta il ricorso di Assoporto Augusta sull' assegnazione a Catania dell' Autorità portuale, dato che il decreto a oggi non è ancora stato pubblicato. Insomma, a oggi l' autorità portuale non è stata ancora assegnata in maniera ufficiale, quindi il ricorso e la richiesta di sospendere l' assegnazione alla città etnea non possono essere accolti. "Il decreto forse non esiste "più" - afferma la Prestigiacomò -. Perché esisteva e ne ho una copia che avevo richiesto ed ottenuto dal ministero dei trasporti. Esisteva e sulla base di quel decreto, confermandone i contenuti il Ministro aveva risposto pubblicamente in diretta Tv alla Camera ad una mia interrogazione ed il sottosegretario De Caro ad altre 2 successive interrogazioni in commissione . Oggi dobbiamo prendere atto che quel decreto è stato opportunamente ritirato? Sarebbe una buona notizia, ma perché il ministero non ha ne ha dato conto pubblicamente?" Peraltro la sentenza del Tar, nel respingere il ricorso di Assoporto ha sottolineato la mancanza dei presupposti giuridici per trasferire la sede della autorità portuale da Augusta a Catania che non è nemmeno un hub portuale europeo. Infine la Prestigiacomò rivolge il proprio augurio di buon lavoro al neo -presidente dell' Autorità Portuale di Augusta-Catania Andrea Annunziata. " Avrà molto da lavorare e siamo convinti che opererà al meglio ".

Autorità di sistema approda in Procura

FRANCESCO NANIA Potrebbe imboccare la via giudiziaria la vicenda legata al decreto del ministro Delrio, con il quale viene trasferita la sede dell' **autorità di sistema** per la Sicilia Sud Orientale da Augusta a Catania. Il deputato regionale Vincenzo Vinciullo, infatti, ha annunciato che lunedì andrà in Procura con l' avvocato Paola Mastroviti, per esporre «ciò che è avvenuto affinché la Procura possa verificare l' iter fino ad oggi seguito anche alla luce della mancata applicazione della legge 241 che impone alla controparte soccombente in questo caso, l' **autorità portuale** di Augusta, di conoscere le procedure che l' amministrazione regionale ha intrapreso a suo danno».

Il coinvolgimento della magistratura arriva dopo che il Tar di Catania si è pronunciato con un' ordinanza riconoscendo che, allo stato dei fatti, non esiste alcun provvedimento pubblicato nelle forme di legge che trasferisce la sede dell' **autorità di sistema portuale** della Sicilia Orientale da Augusta a Catania. Un passaggio importante che imporrebbe al nuovo presidente dell' **autorità di sistema**, Andrea Annunziata a insediarsi lunedì ad Augusta anziché a Catania.

«Solo il ministero che dispone il provvedimento e non la controparte (il Comune di Catania) possono rendere noti provvedimenti legislativi o amministrativi che stabiliscono nuovi orientamenti in violazione alle direttive Europee - spiega il parlamentare regionale - ora si applichi la sentenza come hanno deciso i giudici».

Il deputato regionale Pippo Sorbello sostiene che «a questo punto automatiche debbono scattare le verifiche sull' iter seguito per arrivare a quel decreto perché il mancato coinvolgimento dell' **autorità portuale** di Augusta e l' assenza di interlocuzione con il territorio sono state note negative che hanno contraddistinto il cammino che ha condotto a sorpresa alla scelta di Catania in danno di Augusta».

Parla di «vicenda grottesca e paradossale» la deputata siracusana di Forza Italia Stefania Prestigiacomo.

L' ex ministro sostiene che «il decreto forse non esiste più, perché esisteva e ne ho una copia che avevo richiesto ed ottenuto dal ministero dei Trasporti».

Esisteva e sulla base di quel decreto, confermandone i contenuti, il ministro aveva risposto alla Camera ad una mia interrogazione e il sottosegretario De Caro ad altre 2 successive interrogazioni in commissione. Oggi dobbiamo prendere atto che quel decreto è stato opportunamente ritirato? Attendiamo la nuova verità dal ministero e la conferma del ritiro di un pessimo decreto».

Della questione **autorità di sistema** hanno discusso i sindaci di Augusta, Priolo e Melilli, Cettina Di

- segue

Pietro, Antonello Rizza e Pippo Cannata, in quella che definiscono la prima riunione dei comuni che vogliono affrontare insieme i problemi del territorio. «Noi sindaci dei tre comuni continueremo nelle nostre battaglie - dice Cannata - per impedire che venga tolta la presidenza dell' autorità per portarla a Catania. E' Augusta che ha ottenuto dalla Comunità europea il riconoscimento di porto Core».

«Bisogna ripartire da quest' ordinanza del Tar per difendere il territorio - afferma il presidente onorario di Confesercenti Arturo Linguanti - dopo la sede dell' autorità portuale bisogna continuare con la difesa dell' autonomia della Camera di commercio».

«Aspettiamo il presidente Andrea Annunziata ad Augusta per l' insediamento ufficiale - dice Marina Noè, presidente di Assoporto - il Tar non ha accolto il nostro ricorso semplicemente perché il decreto che trasferisce la sede a Catania non è stato pubblicato e pertanto non ha potuto produrre, a norma di legge, nessun effetto. Se il Governo persisterà nella sua scelta, presenteremo formale denuncia alla Procura della perché sarebbe un atto non democratico». Ma nell' incontro di ieri si è parlato anche dell' area di marina di Melilli dove anni fa venivano costruite le torri eoliche. «E' stato disarmante - ha detto il primo cittadino di Priolo - scoprire che la commissione attività produttive dell' Ars ha convocato una riunione dalla quale è emerso che l' Irsap non possiede i 10mila euro necessari per bonificare l' area per la messa in sicurezza d' emergenza. Significa non dare la possibilità ad altre aziende di investire e assorbire il personale ex Siteco. Io e il sindaco di Melilli siamo pronti a fare una colletta a favore dell' Irsap».

La Prestigiacomò interviene sulla sede dell' **Autorità portuale**

«Quel decreto esisteva...»

«E il governo ne ha confermato anche il deprecabile contenuto»

Alessandro Ricupero AUGUSTA «Quel decreto esisteva ed il governo ne ha confermato l' esistenza e il deprecabile contenuto. Oggi dobbiamo prendere atto che quel decreto è stato opportunamente ritirato?». Ironizza la parlamentare nazionale Stefania Prestigiacomò mentre il deputato regionale Vincenzo Vinciullo lunedì sarà in Procura a denunciare quanto accaduto.

Il ministro Graziano Delrio ha una matassa siciliana da sbrogliare: la sede dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar di Sicilia orientale. Toccava ad Augusta come porto core, ma è andata a Catania.

A complicare tutto il ricorso al Tar di Assoporto: il tribunale di giustizia amministrativa ha sostanzialmente risposto che non può concedere la sospensiva perché il decreto non esiste.

«Per legge spetta ad Augusta, porto core, a meno che non intervengano motivi eccezionali. Ma il ministro aveva motivato la scelta di Catania anche per l' indicazione del presidente della Regione - spiega la Prestigiacomò. Il decreto forse non esiste "più". Perché esisteva e ne ho una copia che avevo richiesto e ottenuto dal ministero dei trasporti. Confermandone i contenuti il ministro aveva risposto alla Camera a una mia interrogazione e il sottosegretario De Caro ad altre due successive interrogazioni in commissione».

La stessa sentenza del Tar evidenzia la «mancanza dei presupposti giuridici per trasferire la sede della autorità **portuale** da Augusta a Catania che non è nemmeno un hub **portuale europeo**».

Il presidente della commissione bilancio, Vincenzo Vinciullo, si recherà in Procura per ribadire che «per produrre effetti giuridici deve essere reso noto a tutti pubblicandolo sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana o della Regione Siciliana, cosa che, nel nostro caso, non è mai avvenuto. La pubblicazione ufficiale è un atto che non può essere evitato perché deve dare a tutti i cittadini Italiani il diritto di conoscerlo e il dovere di osservarlo».

I sindaci dell' area industriale: «Serve un piano di rilancio»

OOO «Un piano industriale per rilanciare il depuratore gestito da Ias». Lo ha chiesto il sindaco di Melilli, Pippo Cannata intervenendo ieri alla conferenza convocata nell' aula consiliare di Melilli, coi sindaci di Priolo ed Augusta, Antonello Rizza e Cettina Di Pietro per affrontare temi relativi agli investimenti sul depuratore di Ias, e sancire un patto tra i tre Comuni dell' area industriale per affiancare le iniziative avviate da Assoportò nella battaglia di salvaguardia della sede operativa dell' **Autorità portuale** di sistema di Augusta. Presenti anche i segretari provinciali di Uil ed Ugl, Stefano Munafò e Antonino Galioto. «Vogliamo affrontare insieme - ha spiegato il sindaco di Melilli - queste vicende consapevoli dell' assenza di attenzione dimostrata dalla Regione.

Sul depuratore chiediamo un confronto al presidente Maria Grazia Brandara, nella duplice veste di commissario dell' Irsap. Non è possibile proseguire con le proroghe». (*VICOR*)

Il lavoro marittimo nel futuro, sindacato e mondo della scuola a confronto

Il sindacato e il mondo della scuola insieme per discutere delle prospettive occupazionali dei lavoratori marittimi del futuro. L'occasione sarà l'iniziativa "Noi domani, quali prospettive per i nostri giovani marittimi di domani", organizzata dalla Fit Cisl Sicilia in collaborazione con l'Istituto Tecnico Nautico Gioeni Trabia di Palermo e che si terrà lunedì dalle 9,30, presso la sala eventi Stella Maris all'interno del porto del capoluogo siciliano. Davanti ai 250 ragazzi della scuola che parteciperanno all'evento, introdurrà i lavori Giovanni Litrico dirigente dell'Istituto nautico, subito dopo i saluti del Presidente dell'Autorità Portuale di Palermo Vincenzo Cannatella, e l'intervento di Nino Napoli coordinatore regionale portuali, marittimi e logistica della Fit Cisl Sicilia, di Mimmo Milazzo segretario Cisl Sicilia, di Giovanni Olivieri coordinatore nazionale Dipartimento Marittimi Fit Cisl, e le conclusioni di Amedeo Benigno segretario Fit Cisl Sicilia. Durante la mattina gli interventi dei rappresentanti del settore delle compagnie di navigazione come la Libery lines, CaronteTourist, Grandi Navi Veloci, Grimaldi Napoli, del Propeller Club Palermo e dell'Ammiraglio Gaetano Martinez, di Claudio Pulvirenti direttore USMAF-SASN (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera e dei servizi territoriali di assistenza sanitaria) e Lucilla Cassarino dirigente regionale Ufficio Dogane Palermo. "Sono settori quelli marittimo e portuale - spiegano Amedeo Benigno segretario Fit Cisl Sicilia e Nino Napoli coordinatore regionale portuali, marittimi e logistica Fit Cisl Sicilia, - in cui risultano fondamentali le competenze e la preparazione di coloro che vogliono approcciarsi a questo mondo fatto di tanti sacrifici, ma anche tante soddisfazioni. Per questo la collaborazione con il mondo della scuola risulta fondamentale. Discuteremo dei problemi del comparto e delle opportunità future per questi giovani che con passione intendono approcciarsi al settore della navigazione". "Da tempo ormai la nostra offerta formativa - spiega Giovanni Litrico dirigente dell'Istituto nautico - viene adeguata alle esigenze del mondo produttivo della nautica e delle compagnie di navigazione, con l'obiettivo quindi progettare specifiche competenze già a scuola e favorire così l'inserimento professionale dopo gli studi. Per questo da anni applichiamo il concetto di alternanza scuola-lavoro con periodi di stage e prepariamo i nostri studenti con strumentazioni e programmi di avanguardia come ad esempio la simulazione del lavoro nella plancia di una nave. Così restiamo legati al mondo produttivo della marineria e della cantieristica navale per preparare al meglio i nostri ragazzi".

Ustica, da oggi collegamenti pomeridiani con l'**aliscafo**

LEONE ZINGALES PALERMO. Torna il sereno ad Ustica.

Pace fatta tra residenti e compagnia di navigazione dopo le proteste dei giorni scorsi. Grazie alla mediazione del prefetto di Palermo, Antonella De Miro, e al tempestivo intervento della Regione che ha diramato i nuovi orari relativi ai collegamenti tra Palermo ed Ustica, l'**aliscafo** della compagnia di navigazione Liberty Lines effettuerà la corsa pomeridiana delle ore 17 così come avevano richiesti i residenti, gli operatori turistico-commerciali ed il sindaco Attilio Licciardi. Nel tardo pomeriggio di martedì scorso, lo ricordiamo, l'**aliscafo** era stato costretto a rientrare nel porto del capoluogo isolano, a causa di una protesta che ha rischiato di degenerare. Tutta colpa dei nuovi orari della Liberty Lines che non sono stati graditi alla stragrande maggioranza degli abitanti dell'isola tirrenica e così il 4 aprile, al tramonto, l'**aliscafo** con 22 passeggeri a bordo ha avuto difficoltà ad ormeggiare al porto per la massiccia presenza di manifestanti. L'**aliscafo** della Liberty Lines ha fatto tre tentativi di ormeggio, ma non c'era riuscito. Era stato consentito lo sbarco soltanto ad alcuni passeggeri anziani e ad una mamma con neonato al seguito, poi l'**aliscafo** è rientrato a Palermo per la mancanza mancanti dei requisiti di sicurezza.

La vicenda, dunque, si è risolta positivamente: «Abbiamo ricevuto da gli uffici regionali - ha informato la compagnia con una nota stampa - il nuovo programma per i collegamenti tra Palermo ed Ustica. Siamo già in grado di rendere operativo questo timing e venire così incontro alle esigenze della comunità dell'isola. L'assetto degli orari proposto risulta compatibile con le attività di bordo e non comporta quindi, alcun costo del personale aggiuntivo per la compagnia». La nuova tabella è stata inviata dagli uffici della Regione ed è basata sulle richieste formulate dall'amministrazione comunale di Ustica. La compagnia di navigazione ha preso atto delle variazioni indicate e ha recepito la proposta poiché il cronoprogramma indicato non incide sui costi aziendali.

OPERE PUBBLICHE. Entro trenta giorni l'intervento sarà concluso, e l'ampio bacino portuale sarà restituito alla piena fruibilità

San Vito, via ai lavori di escavazione del porto

OOO Sono iniziati i lavori di escavazione dei fondali del porto di San Vito lo Capo con il conseguente successivo ripascimento dell'arenile nella zona di levante della spiaggia. Entro trenta giorni l'intervento sarà concluso, e l'ampio bacino portuale sarà restituito alla piena fruibilità; l'appalto è stato gestito dal Genio Civile di Trapani.

«Era indispensabile completare i lavori prima della stagione del turismo nautico - dice il sindaco Matteo Rizzo - e la ditta aggiudicataria ha assicurato che farà il massimo per finire il prima possibile, anche in meno dei trenta giorni previsti dal capitolato d'appalto».

La escavazione dei fondali è iniziata sulla testata della banchina di sotto flutto, dove le correnti avevano innalzato a nemmeno 40 centimetri una profondità che dovrebbe aggirarsi sui due metri e mezzo: «Col ripristino dei fondali sarà nuovamente agibile la banchina destinata al traffico commerciale e turistico - assicura l'assessore ai lavori portuali Giacomo Pappa Iardo - e anche il pontile turistico qui ubicato potrà tornare a operare a pieno ritmo».

«Un intervento tampone ma indispensabile - dice il sindaco Rizzo - è chiaro però che prima o poi si dovrà metter mano a un'operazione radicale che risolva il problema».

Porti: Tangeri Med, cresce il traffico commerciale (+10,2%)

> (ANSAMED) - TANGERI, 7 APR - Cresce il traffico commerciale nel porto di Tangeri Med. Nel primo trimestre del 2017, rende noto l'autorità portuale, a crescere rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente sono stati soprattutto la movimentazione di container (+10,2%), dei Tir (+7,8%) e il traffico passeggeri (+9,2%) che supera le 412 mila unità. Buona performance anche per il traffico auto che registra un aumento del 15,9%, per un totale di 89.555 veicoli. (ANSAMED).

Informazioni Marittime

Tanger Med comincia bene il 2017

Segno positivo in doppia cifra per i traffici commerciali nel porto di **Tanger Med**. Nel primo trimestre del 2017, sono stati in particolare la movimentazione di container (+10,2%), dei Tir (+7,8%) e il traffico passeggeri (+9,2%) a registrare le migliori performance rispetto allo stesso periodo del 2016. Buoni risultati nello scalo marocchino anche per il traffico auto che registra un aumento del 15,9%.

Darsena, la pedana e le nuove regole che dividono la città

- > Sala cerca introiti da concessioni e ormeggi
- > Proteste tra i residenti e anche nel centrosinistra

Il sindaco tenta di sbloccare il regolamento impantanato in Consiglio tra dissensi e proteste

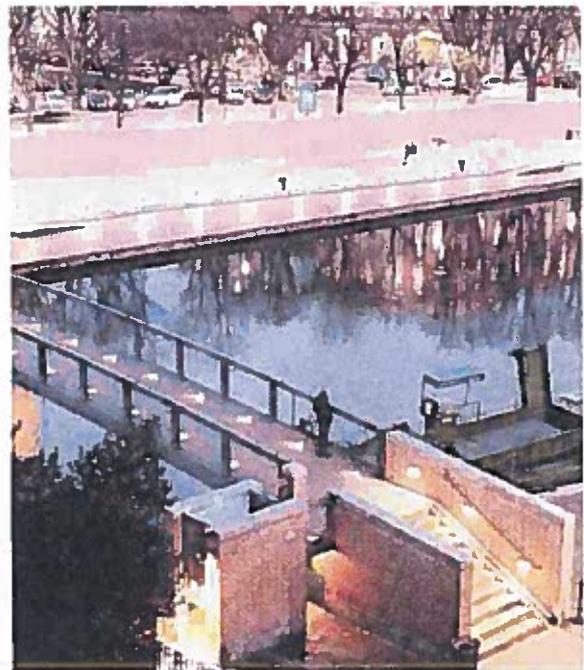
Il futuro della Darsena

ALESSIA GALLIONE

È nato, nelle intenzioni della giunta, per mettere ordine e fare chiarezza nella gestione di un luogo simbolo di Milano. Ma il futuro della Darsena si è trasformato in un caso politico. E in una battaglia che divide la città e la stessa maggioranza a Palazzo Marino. Perché a contestare alcuni punti del documento – a cominciare dalla piattaforma – non ci sono solo le opposizioni. Nella stessa lista che porta il nome del sindaco ci sono voci contrarie, come quella dell'ex assessore Franco D'Alfonso. Tanto che oggi, dopo le ultime tensioni andate in scena in aula la scorsa settimana, ci sarà un vertice tra Beppe Sala e i consiglieri di "Noi, Milano". Obiettivo: arrivare a un chiarimento interno, per cercare di rimettere sui binari una delibera oggi impantanata in Consiglio. Sono già state fissate tre sedute, da oggi a mercoledì. Ma senza un confronto politico con la lista Sala, prima, e un accordo, poi, con le opposizioni, sarà difficile sfoltire i quasi 200 emendamenti e arrivare presto a un voto. Dai residenti dei Navigli fino ai Municipi, le norme hanno scatenato riflessioni più ampie. E una domanda: quale sarà il futuro della Darsena? L'assessore al Demanio Roberto Tasca, però, dice: «Chiederei a tutti di valutare quella che è stata un'accusa al testo, ovvero la sua declinazione minimalistica. La delibera ha una finalità specifica: disciplinare la zona portuale. Inviterei tutti a riflettere anche su un altro elemento: in passato il regolamento non c'era, ma c'erano comunque gli stessi problemi di cui si parla oggi».

Dalla piattaforma galleggiante della discordia alle nuove regole per le concessioni e gli ormeggi. Nelle intenzioni della giunta, la delibera ancora impantanata in Consiglio comunale doveva mettere ordine e disciplinare la gestione della Darsena. Gli obiettivi dichiarati: «La valorizzazione turistica» di un luogo simbolo di Milano, «la tutela del paesaggio o la sostenibilità economica» con le risorse incassate dalla gara da reinvestire in zona, per coprire parte dei costi della manutenzione. Ma la discussione si è allargata al futuro dell'antico porto: che cosa deve e può diventare? Tra chi teme un ulteriore «effetto luna park» e chi vorrebbe disegnare un destino diverso. Un caso che divide la città e la stessa maggioranza. Tra le voci critiche, infatti, alcune arrivano dalla lista che porta il nome del sindaco Beppe Sala. Che oggi incontrerà il suo gruppo per un chiarimento.

ALESSIA GALLIONE A PAGINA 111



IL PONTE PEDONALE DELLA DARSENA

A sinistra, sul lato di via Gorizia, sarà piazzata la piattaforma galleggiante lunga 24 metri e larga 7, che ospiterà esposizioni commerciali, vendite, mostre ed eventi, ma non potrà essere utilizzata come bar o ristorante

IL REGOLAMENTO

Concessioni e ormeggi da mettere a reddito

È una delle rivendicazioni dell'assessore al Demanio Roberto Tasca: è la prima volta che la giunta scrive un regolamento per dettare norme «chiare, trasparenti e definite» per la gestione della Darsena e della porzione di Navigli amministrati dal Comune. Ma che cos'è e che cosa prevede il documento? Partiamo proprio dall'ambito di azione. Alcuni critici vorrebbero che Palazzo Marino avesse una visione e una strategia più allargata. La replica: i confini della zona portuale sono disciplinati da un decreto del ministero dei Trasporti e oltre al bacino comprendono «il tronco



di Naviglio Grande» che arriva fino a via Casale e quello del Pavese fino all'altezza di via Gola. Gli obiettivi: «La valorizzazione turistica» di questo luogo simbolo della città, «la tutela del paesaggio e la sostenibilità economica», ha spiegato sempre Tasca. Nessuna volontà, assicura la giunta, di creare i «luna park» paventati dall'opposizione con la nascita della piattaforma. Ogni risorsa che arriverà dalle concessioni sarà destinata alla cura della stessa Darsena per

coprire almeno parte dei costi della manutenzione che, solo per i servizi di pulizia di un anno, arrivano a un milione di euro. Le regole riguardano sia le concessioni (temporanee e ordinarie) sia l'ormeggio delle imbarcazioni. Con alcuni divieti: le porzioni di suolo e di acqua degli imbocchi della Conca di Viarenna, del naviglio Grande e Pavese dovranno sempre rimanere liberi così come il fondo del bacino di Nord-Ovest sulla sponda di viale D'Annunzio, nei giardini di piazzale Cantore. Ogni autorizzazione di lunga durata dovrà passare sempre da una gara.

ESPRIMENDO LA RISERVA

LA PIATTAFORMA

La pedana della discordia esposizioni, ma niente bar

È la principale novità del pacchetto Darsena. E anche il punto più contestato dalla politica (dai gruppi di opposizione a pezzi di maggioranza come la lista che porta il nome del sindaco) e dai residenti. Un bando per sperimentare la concessione onerosa – con una convenzione di tre anni – di uno spazio d'acqua, quello dell'Alaggio, vicino al nuovo ponte pedonale. Base d'asta: 35mila euro all'anno. È lì che dovrebbe nascere la «struttura galleggiante» destinata a ospitare «attività commerciali, espositive, di promozione e di vendita». Con la richiesta per chi vincerà di organizzare



manifestazioni per la cittadinanza per un massimo di 80 giorni all'anno. Una piattaforma lunga 24 metri e larga 7 (per un totale di 168 metri quadrati) su cui non potranno spuntare bar. Tra gli elementi della gara che daranno più punti, però, ci sarà la disponibilità a progettare e gestire un ristorante «mobile» su un'imbarcazione in grado di navigare in Darsena e lungo i Navigli. Per la giunta, la piattaforma è una carta da

giocare per valorizzare quello che è diventato uno dei luoghi più frequentati della città, recuperando risorse in grado di sostenere le spese di cura dell'area. Il centrodestra, però, con Forza Italia in testa è contrario: «No al luna park», dicono. Gli stessi comitati di residenti temono che la movida possa ulteriormente rafforzarsi. La lista «Noi, Milano» vuole tagliare i tempi della concessione da tre a un anno. Perplexità dai consiglieri pd Carlo Monguzzi e David Gentili che proporranno un ordine del giorno per limitare l'impatto visivo e acustico della pedana.

ESPRIMENDO LA RISERVA

LA SICUREZZA

La destra chiede la stretta su abusivismo e degrado

Quando si parla di luoghi della movida, viene spesso evocata: la sicurezza. Per la giunta non è così, con un regolamento che disciplina le attività che possono nascere in Darsena, che si può affrontare questa materia. Questo, insomma, non è il documento giusto per accendere quel genere di riflettori. Ma Lega e Forza Italia insistono: serve un giro di vite e una cura a base di (più) vigili e ordinanze.

La richiesta che arriva dai consiglieri azzurri è precisa: durante le serate "calde" della movida, ai bordi dell'antico porto «serve la presenza fissa di

almeno 20 uomini della polizia locale». Non solo. Palazzo Marino dovrebbe tutelare l'area applicando il decreto sicurezza Minniti - quello del daspo urbano - contro «l'abusivismo, lo spaccio e il degrado».

Con accenti diversi e con meno vena polemica, anche il Municipio 1 guidato dal centrosinistra ha presentato un ordine del giorno con paletti e richieste. Tra queste un capitolo è dedicato alla «vigilanza sull'ambito e nelle

vie circostanti» alla Darsena. La prima preoccupazione riguarda la sosta vietata che qui, dicono, diventa fonte di pericolo. È per limitare le auto parcheggiate al centro della carreggiata, sulle strisce o in curva, che servirebbero «opportune azioni di contrasto specifico». Ecco però il secondo punto, che riguarda anche la sicurezza: «Va istituito uno specifico servizio di vigilanza per l'area della Darsena». Con una possibilità aggiuntiva da verificare: nei casi di abusivismo reiterato, ad esempio, perché non pensare a multe più alte?



© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PARTECIPAZIONE

Dai Municipi alla Regione tutti vogliono dire la loro

C'è chi invoca un tavolo tra Comune e Regione e chi, invece, chiede il coinvolgimento più forte dei Municipi. Ma anche questo è un fronte aperto nella battaglia sul regolamento - e sulla piattaforma - della Darsena: serve più partecipazione. Per il Movimento 5 Stelle è uno dei principali motivi alla base della loro bocciatura: i residenti e i parlamentini di zona - dicono - non sono stati ascoltati in via preventiva. Forza Italia pretende che la delibera sia ritirata per affrontare insieme al Pirellone il futuro della Darsena e quello dei Navigli,

compresi i tratti da riportare alla luce. Sul piatto della discussione in Consiglio c'è anche un altro elemento: chi deve dire "sì" alle manifestazioni da organizzare? La responsabilità in questo momento è di un comitato formato da tre assessori (Turismo, Cultura, Sicurezza). Un emendamento della lista "Noi, Milano" chiede che nasca un «comitato presieduto da Municipi, residenti e associazioni con il compito di

esprimere un parere preventivo su ogni evento». Una richiesta analoga è stata depositata dalla Lega, che propone una autorizzazione preventiva «per ogni tipo di evento» in Darsena da parte di un organo che riunisca Municipi, commercianti, residenti, simile ai Duc (il Distretto del commercio). Il Municipio 1 vorrebbe invece che alle Zone interessate (anche la 5 e la 6 hanno competenza) fossero affidate le «attività di monitoraggio», con relazioni ogni sei mesi, «della attuazione del regolamento» e delle concessioni degli spazi.



© RIPRODUZIONE RISERVATA