



INDICE



Primo Piano:

- **Catania è fuori da Asoporti** (Il Secolo XIX, The Medi telgraph)

Dai Porti:

Venezia:

"...Grandi navi verso Marghera?..." (The Medi Telegraph, Ansa)

Genova:

"...Genova porto della Torino-Lione..." (Il Secolo XIX)

"...esce Doria per la sostituzione si punta su Castelcarco..."
(La Repubblica GE)

Livorno:

"...Provinciali "ter"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Semirimorchi in treno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Un bacino dei tanti dobbi..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Ammortizzatori asociali Aferpi..." (La Nazione LI)

Napoli:

"...le navi si possono fermare..." (QN)

"...Masucci: Napoli e Salerno possono ricominciare a crescere..."
(The Medi Telegraph)

"...Alias promuove la ripresa delle aziende del Mezzogiorno..."
(Corriere Marittimo)

Brindisi:

"...Operatori portuali si schierano con Rotice..."
(L'Immediato, Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Il Consorsio Utenza Portuale Monopoli..." (Monopolilibera)

"...Aperto un nuovo varco per tir al porto..." (Baritoday)

Taranto:

"...Ilva, ipotesi blocco trasportatori..." (The Medi Telegraph)

"...Melucci di dimette dalla Ionian Shipping Consortium..."
(The Medi Telegraph)

Gioia Tauro:

"...Al porto soffiano venti di guerra tra poveri..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"... Terminal degli aliscafi a Milazzo..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"... Piano regolatore porto..." (Giornale di Sicilia)

"...Monti: "Torno in pista, senza rancori"..." (Il secolo XIX, The Medi Telegraph, Civonline)

Notizie da altri porti italiani ed esteri



INDICE



Focus:

- **Genoa Shipping Week**

(The Medi Telegraph, Ansa, La Repubblica GE, Il Secolo XIX)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

IL PRESIDENTE DELL'AUTHORITY SBATTE LA PORTA

Annunziata: «Catania è fuori da Assoporti»

Addio con polemica: «Hanno snobbato l'emergenza migranti, un'offesa per tutta la Sicilia»

IL COLLOQUIO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Andrea Annunziata sbatte la porta e se ne va. Il presidente dell'Authority di Augusta e Catania ha deciso di uscire da Assoporti e abbandonare l'associazione dopo la nomina del nuovo presidente Zeno D'Agostino, numero uno dello scalo di Trieste. Il motivo? «L'offesa alla Sicilia, la totale mancanza di rispetto verso questa terra e la conferma che qualcuno pensa unicamente ai giochi di potere, alle poltrone e non considera le emergenze reali».

Per comprendere lo sfogo di Annunziata è necessario fare un passo indietro allo scorso 20 aprile, quando a Roma è stato eletto il nuovo presidente di Assoporti. In quell'occasione sono stati convocati nella Capitale i presidenti dei porti italiani, ma non tutti hanno potuto partecipare all'incontro. «Avevo chiesto con anticipo che la riunione fosse

posticipata perché in Sicilia abbiamo un'emergenza migranti, un'emergenza vera. E quel giorno non potevo lasciare il porto di Augusta vista la presenza di una delegazione giunta da Bruxelles per valutare una situazione difficilissima», prosegue Annunziata.

«Ma nonostante la mia richiesta - spiega al Secolo XIX - qualcuno ha deciso di fare diversamente, come se la nomina di chi ha preso il posto di Pasqualino Monti fosse questione di vita o di morte». Secondo Annunziata, l'elezione di D'Agostino si sarebbe potuta posticipare di almeno sei mesi, anche nell'attesa «della nomina di tutti i presidenti delle Authority». «La motivazione con la quale lasciamo Assoporti - precisa il presidente di Augusta e Catania - è quindi precisa e chiara. Così come ho scritto nella lettera che lo scorso lunedì ho inviato a Roma per annunciare la nostra uscita. E francamente ancora oggi fatico a comprendere tutta la fretta che c'è stata nel voler convocare quella riunione».

L'uscita di Annunziata da Assoporti rappresenta il primo vero problema da gestire nella nuova Assoporti targata D'Agostino.

L'associazione, dopo la riforma del sistema portuale italiano, sarebbe potuta ripartire al gran completo dopo il rientro dello scalo di Genova (era stato Luigi Merlo a uscire polemicamente da Assoporti) e invece deve adesso fare i conti con un nuovo addio. «Con quello che è stato fatto - ribadisce Annunziata - è stata offesa non solo la Sicilia ma la portualità nella sua interezza. L'associazione che rappresenta i porti italiani deve tenere presente le emergenze presenti all'interno degli scali nazionali, ma se questo non si verifica allora la nostra adesione non può che venire meno». Dopo lo strappo dello scorso aprile, chiude Annunziata, c'è stata solamente una telefonata con Zeno D'Agostino che «comunque non ha cambiato le cose. Nella mia vita non ho mai visto un comportamento del genere».

shipping@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

NIENTE DIALOGO

Ho sentito una volta al telefono Zeno D'Agostino, ma non è servito a cambiare le cose

ANDREA ANNUNZIATA
presidente dei porti
di Catania e Augusta



Annunziata annuncia l'uscita da Assoportì

Genova - Il motivo? «L'offesa alla Sicilia, **la totale mancanza di rispetto verso questa terra e la conferma che qualcuno pensa unicamente ai giochi di potere, alle poltrone e non considera le emergenze reali**».



Genova - Andrea Annunziata sbatte la porta e se ne va. Il presidente dell'Authority di Augusta e Catania ha deciso di uscire da Assoportì e abbandonare l'associazione dopo la nomina del nuovo presidente Zeno D'Agostino, numero uno dello scalo di Trieste. Il motivo? «L'offesa alla Sicilia, **la totale mancanza di rispetto verso questa terra e la conferma che qualcuno pensa unicamente ai giochi di potere, alle poltrone e non considera le emergenze reali**».

Per comprendere lo sfogo di Annunziata è necessario fare un passo indietro allo scorso 20 aprile, quando a Roma è stato eletto il nuovo presidente di Assoportì. In quell'occasione sono stati convocati nella Capitale i presidenti dei porti italiani, ma non tutti hanno potuto partecipare all'incontro. «Avevo chiesto con anticipo che la riunione fosse posticipata perché in Sicilia abbiamo un'emergenza migranti, un'emergenza vera. **E quel giorno non potevo lasciare il porto di Augusta vista la presenza di una delegazione giunta da Bruxelles per valutare una situazione difficilissima**», prosegue Annunziata.

«Ma nonostante la mia richiesta – spiega al *Secolo XIX-the MediTelegraph* – qualcuno ha deciso di fare diversamente, come se la nomina di chi ha preso il posto di Pasqualino Monti fosse questione di vita o di morte». Secondo Annunziata, l'elezione di D'Agostino si sarebbe potuta posticipare di almeno sei mesi, anche nell'attesa «della nomina di tutti i presidenti delle Authority».

- segue

*«La motivazione con la quale lasciamo Assoporti – precisa il presidente di Augusta e Catania – è quindi precisa e chiara. **Così come ho scritto nella lettera che lo scorso lunedì ho inviato a Roma per annunciare la nostra uscita.** E francamente ancora oggi fatico a comprendere tutta la fretta che c'è stata nel voler convocare quella riunione».*

L'uscita di Annunziata da Assoporti rappresenta il primo vero problema da gestire nella nuova Assoporti targata D'Agostino. L'associazione, dopo la riforma del sistema portuale italiano, sarebbe potuta ripartire al gran completo dopo il rientro dello scalo di Genova (**era stato Luigi Merlo a uscire polemicamente da Assoporti**) e invece deve adesso fare i conti con un nuovo addio. «Con quello che è stato fatto – ribadisce Annunziata – è stata offesa non solo la Sicilia ma la portualità nella sua interezza. L'associazione che rappresenta i porti italiani deve tenere presente le emergenze presenti all'interno degli scali nazionali, ma se questo non si verifica allora la nostra adesione non può che venire meno». Dopo lo strappo dello scorso aprile, chiude Annunziata, c'è stata solamente una telefonata con Zeno D'Agostino che «comunque non ha cambiato le cose. **Nella mia vita non ho mai visto un comportamento del genere**».

Le grandi navi verso Marghera

Venezia - Secondo un'anticipazione resa nota questa settimana dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il ministero dei Trasporti avrebbe individuato la soluzione per la collocazione a Venezia delle navi con stazza superiore alle 96 mila tonnellate, che dal 2012 non toccano la Stazione marittima della città



Venezia - Secondo un'anticipazione resa nota questa settimana dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il ministero dei Trasporti avrebbe individuato la soluzione per la collocazione a Venezia delle navi con stazza superiore alle 96 mila tonnellate, che dal 2012 non toccano la Stazione marittima della città per gli effetti della normativa prodotta a seguito del decreto Clini-Passera.

Nel dettaglio, si tratterebbe di far scalare questo tipo di unità nel porto commerciale di Marghera, con due accosti presso il Canale Industriale Nord, presso i bacini della Fincantieri, cui si aggiungerebbe un terzo accosto da realizzare entro il 2021 nell'area del Canale Brentelle, sempre nell'area portuale della capoluogo veneto.

Altolà dal presidente del Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), la società a maggioranza pubblica che controlla la Stazione marittima della città lagunare. Dalle colonne della Nuova Venezia, Trevisanato chiede che anche qualora si arrivi ad attuare l'opzione Marghera, il governo si impegni comunque nell'escavo del Canale Vittorio Emanuele, che collega Marghera con Venezia e può permettere il passaggio delle navi da crociera lontano da Piazza San Marco: senza quest'opera, dice Trevisanato, nei fatti la Marittima diventerà uno scalo solo per grandi yacht e unità sotto le 40 mila tonnellate, circoscrivendo l'intero traffico crocieristico veneziano nella sola area di Marghera.

Grandi navi: Baretta, per Venezia è necessario fare presto

"Si convochi Comitato e si ascoltino tutte le istituzioni"



(ANSA) - VENEZIA, 1 LUG - "È necessario fare presto: Venezia ha bisogno di un disegno organico e di soluzioni strutturali. Ma lo si decida coinvolgendo le istituzioni e dialogando con la città". Lo dice il sottosegretario Pier Paolo Baretta sulla questione delle grandi navi in laguna. "Personalmente condivido la scelta definitiva di attracco a Porto Marghera per le grandi navi, anche senza soluzioni intermedie, perché raccoglie - rileva - le due principali istanze sostenute dalla gran parte dei veneziani: bloccare il passaggio in bacino di San Marco ed evitare lo scavo di nuovi canali". Baretta sottolinea anche la necessità "di dare risposta ai problemi che vengono sollevati sui rischi di inquinamento, sulla compatibilità col Porto commerciale e sul futuro di Porto Marghera. Ma, è anche necessario affrontare con altrettanta urgenza le altre questioni di fondo, come ad esempio, i flussi turistici e la residenzialità del centro storico". "Si convochi presto, dunque, il Comitato e si ascoltino tutte le istituzioni, non solo Regione e Comune, ma anche le municipalità di Venezia, Marghera e Mestre e le rappresentanze di quanti, nel territorio - conclude - si impegnano costruttivamente per il futuro della nostra città".

L'AUTORITÀ DI SISTEMA PUNTA SULLE AREE DI RIVALTA SCRIVA

«Genova porto della Torino-Lione»

Il commissario Foietta: «Alessandria punto di incontro con il Terzo valico»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il sistema portuale di Genova-Savona non va interpretato solo in asse con l'Europa centrale, ma in prospettiva dovrà guardare anche la Francia: le opportunità arriveranno dal Corridoio Mediterraneo, cioè dalla ferrovia Torino-Lione, come ha spiegato il commissario dell'opera, Paolo Foietta, in occasione del Port&Shipping Tech (la tre giorni di convegni sull'economia del mare organizzata la scorsa settimana in occasione della Genoa Shipping Week).

Tutto si gioca nel complicato intreccio degli interporti del Nord-Ovest, al centro degli obbiettivi della cabina di regia tra le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, che dovranno essere la continuazione delle banchine di Genova, Savona e La Spezia alle spalle dell'Appennino, ma anche l'aggancio ai traffici continentali verso la Francia o l'Europa Orientale, perché la funzione dell'asse Lisbona-Kiev è proprio quella di mettere in connessione i corridoi logistici intra-europei.

Il tema degli interporti ferroviari è strategico perché solo il treno può intercettare traffici di media e lunga distanza a prezzi di mercato: superare la barriera delle Alpi svizzere è una necessità (viste le imposizioni della politica AlpTransit e la concorrenza dei porti del Nord Europa), superare le Alpi francesi è però

un'opportunità.

Secondo gli ultimi dati di Alpinfo - il sistema di monitoraggio del dipartimento federale dell'Ambiente del ministero dei Trasporti svizzero - che misura periodicamente i traffici attraverso le Alpi per verificare l'efficacia della politica elvetica di trasferimento delle merci da camion a treno - sui valichi da Tarvisio a Ventimiglia sono transitati nel 2014 merci per 146,8 milioni di tonnellate (fra traffico interno, d'import-export e transito). Di questi, 67,8 milioni sono passati tra Italia e Austria attraverso i valichi di Tarvisio, Brennero e Resia; 38,7 milioni di tonnellate (26,2 milioni su ferro, 12,5 milioni su strada) tra Italia e Svizzera attraverso i valichi di San Bernardino, San Gottardo, Sempione, Gran San Bernardo, ma soprattutto 40,3 milioni tra Italia e Francia di cui 36,6 milioni su gomma e 3,7 milioni su treno nel passaggio tra Monte Bianco, Moncenisio/Frejus, Monginevro e Ventimiglia.

Se sotto il profilo dei traffici si registra che dal 2000 l'asse svizzero ha guadagnato 10 milioni di tonnellate di traffico e quello francese ne ha persi altrettanti, sotto quello ambientale Foietta fa notare l'impatto ambientale della quota su gomma, che stando ai dati Alpinfo è quantificabile in quasi 2,6 milioni tra autocarri, autotreni e autoarticolati che ogni anno passano sotto le

Alpi tra l'Italia e la Francia.

Il Terzo Valico, ha confermato al Port&Shipping Tech il commissario Iolanda Romano, sarà pronto per il 2022, mentre la Tav sarà arriverà solo nel 2029.

Le Regioni avranno tempo per capire su quali infrastrutture puntare: Rino Canavese, membro del comitato di gestione del porto di Genova-Savona e anche vicepresidente dell'Inteporto Cim di Novara, venerdì ha ineffecti confermato che l'Autorità di sistema sta valutando l'entrata con delle quote negli interporti alle spalle della Liguria e disposti sul Corridoio Reno-Alpi, cioè il triangolo Rivalta-Orbassano-Novara.

Per Foietta, all'intersezione tra i corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo dovrebbe esserci Alessandria, che con Novara costituirebbe i vertici di un triangolo puntato su Torino (il terzo vertice è sempre Orbassano), nell'ambito quindi di un progetto che vede la rivitalizzazione del vecchio parco ferroviario alessandrino (discusso da oltre 10 anni) ma anche l'aggiornamento della linea tra Novara e Novi Ligure.

Dunque l'Adsp punta su Rivalta, il governo ha mire su Alessandria, la società Fuorimuro (50% di Fnm, controllata da Regione Lombardia) non nega l'interesse per Novi Ligure. In attesa delle gallerie, in pianura è il momento delle grandi manovre.

quarati@ilsecoloxix.it

BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI

9,1%

del traffici

la quota di merci tra Italia e Francia che viaggia su ferro

2,6

millioni

i camion che ogni anno passano sotto le Alpi tra l'Italia e la Francia

67,7%

del traffici

la quota su ferro delle merci tra Italia e Svizzera

IL COMITATO DI GESTIONE

Porto, in corsa c'è Castelbarco

MASSIMO MINELLA

QUANDO si chiude una porta, si dice, c'è sempre un portone ad aprirsi. Chissà se anche questa volta sarà così per Cesare Castelbarco, ex presidente di Banca Carige, torna a pieno titolo al suo lavoro di agente marittimo, presidente della Prosper e che potrebbe entrare nel board dell'**authority** che unisce i porti di Genova e Savona in rappresentanza di Tursi. La porta che si è chiusa per il principe Castelbarco, ovviamente, è quella della banca dei liguri, lo scorso anno. Il portone è quello in ferro battuto di Palazzo San Giorgio, sede della prima **authority** d'Italia.

SEGUE A PAGINA 11

IL RETROSCENA I PRIVATI PER L'EX PRESIDENTE DI CARIGE

Authority, esce Doria per la sostituzione si punta su Castelbarco

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA»

MA torniamo alla porta. Per Castelbarco quella di Carige si è chiusa con fragore, lo scorso anno, perché oltre a non essere rinnovato nel suo ruolo di presidente dall'azionista di riferimento, Vittorio Malacalza, si è pure visto far causa insieme all'ex amministratore delegato Piero Montani. Castelbarco, ovviamente, non l'ha presa bene, ha preparato la sua difesa (o chiacchiato a sua volta i danni), ed è tornato a concentrarsi sullo shipping, riprendendo a coltivare con maggiore intensità le sue relazioni con il mondo della finanza e dell'economia nella City milanese. La vittoria di Marco Bucci alle Comunali ha però aperto un nuovo fronte del porto, in particolare nel board dell'**authority** del Mar Ligure Occidentale che unisce gli scali di Genova e di Savona. Qui, infatti, il Comune di Genova è presente con Marco Doria che da sindaco si era autonominato nel potentissimo comitato

di gestione (sei soli rappresentanti a decidere per due porti) per superare l'empasse su un candidato condiviso nel mondo confindustriale. Doria, poi, nel board si era fermato volentieri, il ministero dei Trasporti aveva stabilito che non c'erano problemi di alcun tipo (Doria è docente di Storia Economica, profondo conoscitore del mondo portuale e aveva partecipato a cinque anni di comitati), Confindustria aveva apertamente manifestato il suo gradimento. Con Bucci, però, si deve cambiare. Lo spoils system non è obbligatorio, ma è scontato e Doria è il primo a saperlo, visto che per un ruolo tanto strategico non si può pensare che l'amministrazione comunale si affidi a un rappresentante della parte politicamente avversa, oltretutto l'ex sindaco. Chi, allora? Il ruolo è importante, ma la legge impone anche che sia vincolante, chi entra deve lasciare tutto il resto, senza più emolumenti. Per questo, ad esempio, una figura che avrebbe pienamente titolo a farne parte, data la sua com-

petenza, come Enrico Musso, docente di Economia dei Trasporti, ben difficilmente potrebbe dire sì perché questo equivarrebbe a lasciare l'università. Castelbarco, invece, potrebbe accettare, affidando la gestione operativa dell'agenzia ai suoi collaboratori, per il prestigio di un simile incarico e perché il pressing del mondo imprenditoriale nei suoi confronti è già iniziato. Castelbarco non sarebbe certo sgradito alla coalizione che sostiene Bucci e in più avrebbe dalla sua la forte competenza sui temi della portualità, che coltiva da oltre trent'anni e che in passato lo ha già portato alla presidenza del Consorzio Multipurpose con l'allora console della Culmyn Paride Batini. Il suo nome è circolato con insistenza durante la Genoa Shipping Week. Ma è chiaro che nella partita i protagonisti sono il sindaco Marco Bucci e il presidente dell'**authority** Paolo Signorini. Poi, nel caso gli venisse formulata la proposta ufficiale, dovrebbe essere lui a decidere.

(massimo minella)

08/07/2017, 12:14

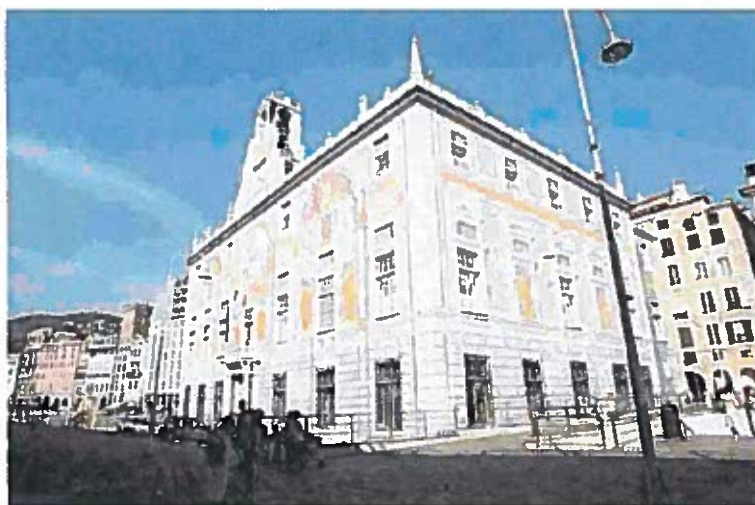
- segue



CASTELBARCO

Agente marittimo ed ex presidente di Banca Carige, Castelbarco potrebbe succedere a Marco Doria nel comitato di gestione dell'authority del Mar Ligure Occidentale

L'ex sindaco si era autonominato nel board, ora Bucci deve indicare un nuovo rappresentante di Tursi



CON DECRETO DEL PRESIDENTE CORSINI E "PRESA D'ATTO" DEL COMITATO PORTUALE

Livorno, Provinciali "ter" (ma con riserva?)

L'impegno è di arrivare fino alla costituzione della "governance" della Riforma ma il Comune contesta la legittimità degli atti

LIVORNO - Allora, i fatti sono questi: il comitato portuale dell'Autorità labronica lunedì scorso ha "preso atto" della proposta del presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini di prorogare per la terza volta l'incarico di segretario generale per Livorno - e solo per (segue in ultima pagina)



Massimo Provinciali

Livorno, Provinciali

Livorno - al dottor Massimo Provinciali. Che sulla base del decreto subito dopo emesso - ma che ancora nessuno ha visto, particolare fatto rilevare all'interno di palazzo Rosciano - rimarrà in carica fino alla costituzione del comitato di gestione previsto dalla riforma.

Come si è letto sulla stampa quotidiana cittadina, il comitato portuale ha inventato la formula del "prendere atto" invece che quella tradizionale di "approvare" la proposta di Corsini: specificando, negli interventi di Paoletti per gli Industriali - che ha fatto un po' la sintesi di tutti gli altri interventi - di non avere niente di personale su Provinciali, ma di ritenere che sia urgente arrivare al comitato di gestione e da esso alla nomina di un segretario generale di sistema.

Da Piombino stanno continuando a fare fuoco e fiamme perché il comitato di gestione rimane ingessato, sulla valutazione di Corsini che occorre attendere il pronunciamento del Tar sul ricorso del sindaco Nogarin. Nogarin a sua volta - che ha disertato la riunione del comitato portuale - ha preso di punta la questione Provinciali ricorrendo all'arsia sulla legittimità della convocazione "ad hoc" del comitato portuale di lunedì scorso, sia preparando - secondo voci che rimbalzano da Genova dove Nogarin ha messo su un importante collegio di legali specialisti - anche un ricorso contro la designazione della Regione di Gianni Bonadio, essendo quest'ultimo fuori età secondo la riforma Madia. Insomma, siamo ben lontani dal vedere pacificato l'approccio alla attesa "governance" del sistema Livorno-Piombino, in un incrocio

di pressioni su Corsini che rischia di aprire la strada a un contenzioso senza fine, a partire da quello relativo alla legittimità dell'atto di proroga di Provinciali.

Anche la politica sta facendo il suo corso, visti gli esiti dei ballottaggi elettorali: in particolare con la vittoria dei "5Stelle" a Carrara. Il sistema La Spezia-Carrara esce dunque dalla galassia della sinistra, che sull'alto Tirreno ormai non comanda più da Genova in giù dove si è votato. Genova e La Spezia sono passati alla destra, Carrara ha bissato Livorno con i "5Stelle". Difficile pensare che anche sui temi portuali non ci saranno conseguenze, viste anche le interrogazioni parlamentari dei "5Stelle" sul caso Nogarin. La guerra continua.

DALL'INTERPORTO VESPUCCI AL CENTRO EUROPA

Semirimorchi in treno

Un progetto per far parte della "cura del ferro" nazionale - L'uso delle tracce notturne sulla dorsale

GUASTICCE - Far diventare l'Interporto Vespucci lo scalo ferroviario di riferimento del sistema portuale dell'Alto Tirreno per (segue in ultima pagina)



Bino Fulceri

Semirimorchi in treno

L'instradamento su ferrovia dei semirimorchi diretti al nord Italia e al centro Europa. Come? Usando le tracce notturne sulla tratta Firenze-Bologna. E' quanto illustra una nota congiunta del Vespucci e dell'Adsp livornese. L'obiettivo è ambizioso e permetterebbe al porto di Livorno di convogliare, via Interporto, una quota parte dei rotabili verso i nodi ferroviari di Novara e Melzo o verso quelli di Verona e Padova, con destinazione finale Svizzera, Olanda, Germania, Austria e Slovenia.

E' a questo che puntano l'amministratore delegato del Polo di Guasticce, Bino Fulceri, - dice la nota - e il presidente dell'Autorità di Sistema Livorno -Piombino, Stefano Corsini, il quale non ha mai fatto mistero di considerare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari una delle partite più importanti da giocare nell'immediato futuro.

Lo scavalco tra lo scalo labronico e l'Interporto; la Collesalveti-Vada, la Prato-Bologna e i collegamenti ferroviari con il porto di Piombino, sono i tasselli fondamentali di un progetto di sistema portuale che vuole rafforzare le proprie potenzialità sul lato terra. E l'Interporto, così vicino al porto di Livorno e alle principali linee viarie e ferroviarie, può ambire a diventare a tutti gli effetti un polmone logistico per le attività di prelievo e partenza di semirimorchi in transito.

L'Interporto è pronto da tempo - sottolinea Fulceri - e ha tutte le carte in regola per assumere questo ruolo: la struttura è già dotata al suo interno di un terminal di 60 mila mq dedicato ai semirimorchi (il Terminal Autostrade del Mare, della Trailer Service) e di un terminal di 18 mila mq dedicato al trasporto combinato strada/rotaia (ferrooutage).

L'idea, promossa da Fulceri, è ora quella di sviluppare un progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del

mare che rafforzi la sinergia tra il porto di Livorno e l'Interporto e che consenta lo spostamento dalla strada alla rotaia di quota parte dei semirimorchi in transito dallo scalo labronico.

L'anno scorso Livorno ha movimentato 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco, non raggiungendo per un soffio il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi. I semirimorchi vengono oggi movimentati su strada. L'obiettivo è quindi chiaro: aumentare il trasporto merci su rotaia per ridurre l'impatto ambientale sul territorio e liberare così le strade dai camion.

E' per questo motivo che l'idea progettuale elaborata dal Vespucci vede come coprotagonista la Regione Toscana, che - come ha affermato Giovanni Bonadio, membro designato dal Consiglio Regionale a sedere nel Comitato di Gestione - ha tutto l'interesse a rafforzare l'intermodalità e a rendere più competitivo il sistema portuale. Centrale, assieme all'Adsp dell'Alto Tirreno, il ruolo giocato da Rete Autostrade Mediterranee S.p.a., struttura operativa in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che promuove attività connesse alla realizzazione di un sistema integrato di servizi di trasporto. A breve verrà firmato un protocollo di intesa tra le parti, nel frattempo da parte del Polo di Guasticce e della Port Authority Livorno-Piombino è stata avviata una indagine mirata sul campo, i cui risultati verranno presentati in occasione della firma del protocollo di intesa.

PERCHÉ È BLOCCATO IL "MEDITERRANEO" DI LIVORNO

Un bacino dei tanti dubbi

Dopo mesi dal dissequestro, sollecitato un atto d'imperio dell'Autorità portuale



LIVORNO - Forse stiamo rompendo le uova in qualche paniere: ma alla vigilia dell'estate, oggi 1

luglio, con il dibattito aperto sulla competenza sia il vero problema alla base del dramma. Il bene è demaniale, quindi di competenza dell'Autorità portuale (oggi "di sistema" ma solo nominalmente). Il bene però è in gestione al gruppo Azimut-Benetti, che dal fermo sta subendo danni ingenti, costretto a varare l'ultima sua nave da diporto addirittura a La Spezia, mandandocela con una chiatte. Ma Azimut-Benetti, dopo aver rimesso a galla con i suoi tecnici il "Mediterraneo", non può far niente perché sopra c'è ancora bloccato il relitto dell'"Urania", al centro di un contenzioso assicurativo. Per toglierlo, basterebbero due giorni di lavoro (il pontone "Italia" del gruppo Neri potrebbe farlo probabilmente con una sola virata) ma non si va avanti. Colpa del fatto che l'assicurazione del cantiere Montano, Azimut portuale, il cantiere Montano stesso e Benetti-Azimut non riuscirebbero a trovare un accordo sulla parte economica. Così almeno si sente dire. Ci sono state svariate riunioni, ma tutto è ancora fermo. E Benetti, che tra pochi mesi dovrà varare il primo dei suoi mega-yachts da 100 metri, trema al pensiero di dover ricorrere ancora al bacino di La Spezia, con costi, tempi e rischi enormi. Vincenzo Poerio, AD del cantiere, è stato chiaro: ci sono danni economici e d'immagine enormi. Tanto da far gridare anche il sindacato al rischio che il cantiere faccia fagotto. Non succederà, non può né deve succedere. Ma nessuno si rende conto che siamo davvero a un colpevole, incredibile assurdo?

Un bacino dei tanti dubbi

"non governance" del sistema portuale, i dubbi sulla Darsena Europa e il polverone della politica, ci sembra proprio che sia necessario riportare l'attenzione urgente su quella che sta diventando un'odissea: lo stato dell'arte del bacino galleggiante "Mediterraneo".

Diamo per scontato che tutti ormai sappiano la sua disgraziata storia: affondato quasi due anni fa per lo sbandamento della navetta "Urania" su cui stava lavorando il cantiere Montano, sequestrato dalla magistratura anche perché c'era scappato il morto, rimesso a galla solo dopo oltre un anno per complicazioni varie, è ancora lì, finalmente dissequestrato ma bloccato. Il "Mediterraneo" è diventato un monumento all'inefficienza, o forse alle complicazioni burocratiche, o forse ancora a tutte e due.

Da chiedersi a questo punto: perché l'Autorità portuale non taglia la testa al toro e mette in mora tutti, imponendo uno spostamento dell'"Urania" manu militari, ovviamente con la clausola di rifarsi poi su chi risulterà responsabile? Forse perché l'Autorità portuale è oggi sostanzialmente "solo" un presidente? E perché il responsabile del demanio della stessa Authority è il segretario generale che a sua volta non si sa bene quali poteri effettivi abbia ancora, viste le mille beghe che lo stanno accompagnando? Corsini, presidente dell'AdSP, avrebbe detto di recente che occorreranno altri 2 anni per riavere il "Mediterraneo" in efficienza. Poerio, di Azimut-Benetti, sostiene che basterebbero due mesi.

Ci dicono che l'intreccio di

Grande dubbio sugli ammortizzatori Anticiperà Aferpi o pagherà l'Inps?

Il ministro ha rassicurato ma un nota aziendale suscita perplessità

di FIORENZO BUCCI

- PIOMBINO -

ESISTE davvero la certezza che Cevital Aferpi e Piombino Logistics anticiperanno l'integrazione salariale ai lavoratori che così potranno avere remunerazioni mensili? Perché chiaramente l'alternativa presenterebbe qualche problema come, del resto, in questi giorni è stato più volte sottolineato dal sindacato. Infatti, se si dovesse riscuotere dall'Inps, le attese potrebbero essere pesanti per i bilanci familiari. Qualche dubbio, in merito, nasce dai fatti. Alle 15:59 di venerdì, dopo l'incontro al ministero, Fim, Fiom e Uilm hanno diramato una nota nella quale, tra l'altro, si legge: «Il ministro ci conferma che l'azienda può anticipare l'integrazione salariale così come è sempre stato fatto». Un inciso puntuale che farebbe pensare a contatti tra Calenda e l'azienda tali da indurre il ministro a rassicurare i sindacati su un punto importante e dibattuto. Nella mattinata di ieri, dal canto proprio, Aferpi e Piombino Logistics hanno inviato una comunicazione nella quale si legge, tra l'altro, «rispetto alle voci che si stanno diffondendo in merito alla proroga del contratto di solidarietà a seguito dell'incontro presso le sedi del ministero dello sviluppo



INCERTEZZE Servono certezze sull'erogazione degli ammortizzatori

economico, l'azienda dichiara che riguardo ai criteri applicativi dell'ammortizzatore sociale formalmente autorizzato, si attenderà a quanto previsto dal decreto 99553 del 23 giugno scorso e dalla circolare 3 del ministero del lavoro e delle politiche sociali del 13 febbraio 2017 al punto 3.3». Il decreto citato, notissimo di questi tempi, recita all'articolo 5: «Il trattamento di integrazione salariale è

autorizzato con il pagamento diretto ai lavoratori da parte dell'Inps».

NON CERTO una condizione assoluta. Infatti niente vieta all'azienda di anticipare come sempre è avvenuto. Ma se l'azienda non volesse o non potesse... La condizione, dopo gli ultimi comunicati, è chiaramente da verificare. Nella stessa nota Aferpi e Lo-



Il plauso della Cisl

IL Ministero ha ottenuto impegni vincolanti da Cevital, coerenti con quanto richiesto dal sindacato e dai lavoratori; a partire dal riavvio delle linee di laminazione entro l'estate e il reinserimento dei lavoratori con una diminuzione degli ammortizzatori. Lo dicono il segretario nazionale Fim Cisl Nicola Alberta e il coordinatore Fausto Fagioli.

gistics, danno notizia della proroga di 24 mesi dell'attività di sorveglianza da parte del commissario Nardi e assicurano, dopo un precedente impegno di 100 milioni, di aver sbloccato un finanziamento supplementare di circa 50 milioni. Risorse che permetteranno fino da agosto prossimo di assicurare la continuità della produzione. Era questa la prima scadenza indicata dal governo agli algerini.

Porto, traffico auto a rischio

*La società Grimaldi, che gestisce il settore, lamenta tariffe troppo alte e carenza di spazi
Mercoledì vertice con l' Authority. Luciani (Cpc): «Necessario recuperare l' area Privilege»*

L' SOS Un incontro dal quale può dipendere una fetta importante di destino del porto di Civitavecchia e del suo potenziale sviluppo commerciale.

Mercoledì si potrebbe aprire un tavolo decisivo per lo scalo marittimo. Attori protagonisti del meeting in calendario fra due giorni il presidente dell' Autorità di sistema portuale Francesco Maria di Majo e la Grimaldi, società armatoriale che potrebbe ridimensionare sensibilmente il traffico auto all' interno del porto locale, direzionando il business su altri scali. Motivo? Innanzitutto le tariffe, troppo alte e quindi svantaggiose secondo Grimaldi rispetto ai parametri di altre realtà portuali, vedi Gioia Tauro. E poi c' è la questione degli spazi per la movimentazione delle auto, con Molo Vespucci che sta cercando di individuare delle aree alternative per alleggerire il problema.

Si potrebbe parlare anche di un sistema, proprio quello dei traffici, che sta subendo importanti trasformazioni, con i porti del Sud che sembrano in pole position per ottenere il semaforo verde sulle Zes, cioè le Zone economiche speciali, aree delimitate a burocrazia zero e con incentivi fiscali per attrarre investimenti. La lista degli scali in pressing su questo fronte è lunga.

Ci sono Gioia Tauro, Napoli, Bari, Taranto e Messina. Ma da questo punto di vista si muove anche il Nord, che dal canto suo può già contare su un traffico container molto più significativo rispetto alla realtà civitavecchiese.

Insomma, il menù del confronto è molto ricco, mentre dall' universo portuale il momento è vissuto con un sentimento di ansia e preoccupazione. «Nelle prossime settimane capiremo se il nostro scalo rimarrà a giocare in serie A oppure se dovremo accontentarci, nella migliore delle ipotesi, di retrocedere in una categoria inferiore - afferma secco il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani -.

Grimaldi? Secondo me ha tutte le ragioni del mondo, bisogna fare il massimo affinché il traffico non venga ridimensionato. Le formule per trovare una soluzione ci sono.

Se un così importante armatore dovesse trasferire i suoi traffici in altri lidi, sarebbe una catastrofe per Civitavecchia. Gli spazi auto? C' è ad esempio l' area di Privilege, undici ettari da recuperare a tutti i costi.

Ci aspettiamo dei segnali forti da parte dell' Authority».

L'INTERVISTA IL PRESIDENTE SPIRITO: «MISURA SEMPLICE DA APPLICARE. BASTA NEGARE L'AUTORIZZAZIONE ALL'ATTRACCO»

L'autorità del porto di Napoli: le navi si possono fermare

Nino Femiani
NAPOLI

«SIAMO pronti, non ci faremo trovare impreparati da un eventuale blocco dei porti». Pietro Spirito (nella foto) è il presidente della Capitaneria di porto del Tirreno (comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia). Due giorni fa, nel porto di Salerno, è attraccata la nave spagnola 'Rio Segura' con 1.216 migranti a bordo. Se il governo decidesse di negare l'approdo per le navi che non battono bandiera italiana e non facciano parte di missioni europee, quell'imbarcazione sarebbe ora costretta a risalire il Tirreno fino alla Spagna.

Che cosa ne pensa dell'ipotesi di negare l'approdo nei porti italiani?

«La cosa migliore sarebbe di intervenire sulle aree di partenza, non su quelle di arrivo. A ridosso delle nostre acque territoriali è molto più difficile operare».

Per il momento si parla di blocco dei porti italiani alle navi della Ong che operano nel Mediterraneo centrale.

la.
«Sono convinto che la posizione del governo italiano sia quella di lasciare un estremo grido di dolore. Tuttavia, noi qui siamo pronti, le misure da applicare sono estreme, ma semplici».

Quelli sono?

«Quando una nave si avvicina al porto deve richiedere l'autorizzazione all'attracco. Che può essere concessa o meno. E, in caso di blocco, non sarebbe concessa. Se quella nave viola la disposizione, interviene la Guardia Costiera. E, come vede, una misura semplice che saremo pronti ad applicare quando ci saranno i provvedimenti del governo».

Se una nave straniera non avesse la possibilità di attraccare, sarebbe comunque assistita in mare?

«Sì, assolutamente. Rientra nel diritto del mare e sarà sicuramente nelle disposizioni che il governo detterà: siamo un Paese civile, non metteremo mai a repentaglio delle vite».

Napoli e Salerno sono stati due porti già teatro di



sbocco.

«Abbiamo ricevuto numerose navi con 1.000-1.200 migranti. Ce ne è stata una anche durante il G7 di Taormina con 1.700 migranti arrivata a Napoli perché la Sicilia c'era il divieto di approdo».

Quasi una prova generale.

«È vero, ma mi lasci dire che queste operazioni si svolgono con un grande dispiegamento di solidarietà e di efficienza da parte di polizia di frontiera, capitaneria di porto, Guardia

costiera. Ma possiamo continuare così? Non credo proprio».

Ripetizioni sul turismo nelle aree portuali?

«No, perché queste operazioni sono gestite in modo molto ordinato. La nave arriva, c'è un primo riconoscimento, si soccorrono le persone che hanno problemi e poi i migranti vengono condotti nei centri di accoglienza. Le operazioni si concludono in uno-due giorni».

Chi paga?

«Queste operazioni gravano sul bilancio di tutti i soggetti coinvolti, dalla prefettura alla Croce rossa, dalla Capitaneria alla protezione civile».

Masucci: «Napoli e Salerno possono ricominciare a crescere»

Napoli - «Se la portualità italiana, e soprattutto quella del Mezzogiorno, ha perso posizioni negli ultimi anni, molto è dovuto ad una deficienza logistica dei nostri scali che, soprattutto al Sud, non conoscono la intermodalità ferroviaria».



Napoli - «Dopo anni di immobilismo, dovuti prima ad una presidenza debole e poi a ripetuti commissariamenti, la nuova AdSp del Mar Tirreno Centrale offre a Napoli l'opportunità di un grande rilancio. Anche Salerno, che invece in questi anni ha fatto bene, può crescere ancora facendo sistema con un porto più grande. Questo cambio di rotta è legato - e ne sono convinto - alla scelta di un ottimo presidente e di un ottimo Segretario generale».

Così si esprime Umberto Masucci, entrato nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale quale rappresentante della Città Metropolitana accettando l'offerta del sindaco Luigi De Magistris. A spingere Masucci verso questa scelta la convinzione, dopo anni di esperienza nello shipping, di poter contribuire al rilancio del Porto.

Convinto che Spirito e Messineo siano le persone giuste?

«Sì, in base ad una semplice valutazione: Pietro Spirito, economista, ha nel suo curriculum, conoscenza dei porti ma soprattutto della logistica, quella logistica che il Ministro ed il Governo hanno messo al centro della riforma portuale inserendola nei provvedimenti conseguenti al Piano strategico. Francesco Messineo, ingegnere, ha avuto esperienze importanti nei porti e non solo (prima Segretario generale a Salerno e poi presidente a Marina di Carrara) e recentemente si è fatto apprezzare nella battaglia comune per la semplificazione delle normative nazionali sui dragaggi, materia questa fondamentale per i porti di Napoli e Salerno».

- segue

La logistica ha dunque assunto un ruolo di primo piano?

«Direi proprio di sì. Se la portualità italiana, e soprattutto quella del Mezzogiorno, ha perso posizioni negli ultimi anni, molto è dovuto ad una deficienza logistica dei nostri scali che, soprattutto al Sud, non conoscono la intermodalità ferroviaria».

La nuova AdSp come si sta muovendo?

«Nata con la problematica di Salerno dentro/Salerno fuori, sotto la guida molto pratica di Spirito, abbiamo, come Comitato di Gestione, cercato di privilegiare gli aspetti concreti rispetto alle preoccupazioni politiche. Primi in Italia, abbiamo approvato il Piano Operativo Triennale che ha elaborato le opportunità e le strategie di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. La concretezza del lavoro ha sciolto molti dubbi anche agli operatori di cui credo ha poi tenuto conto il termine breve deciso dal Governo, al 31 dicembre 2017, per l' "autonomia" di Salerno. Anche la nomina di Francesco Messineo a Commissario per Salerno per questo limitato periodo mostra una volontà di rapida condivisione della realtà salernitana con quella di Napoli e Castellammare».

Napoli, porto sempre difficile?

«La nuova gestione dell'Autorità si è concentrata anzi tutto sulle zone occidentale ed orientale del porto. Ad Occidente la città ed il porto stanno giocando insieme una partita strategica fondamentale. Nel 2019 sarà completato il sottopasso di Piazza Municipio con la metropolitana che entrerà in porto. Ma lo scalo non può "ricevere la Città" in questo stato con un Molo Beverello (*il terminal degli aliscafi, ndr*) in una condizione da terzo mondo, con i camion parcheggiati, etc. Abbiamo pertanto ripreso rapidamente il progetto di waterfront che vinse la gara internazionale nel 2004 ed avviato con i progettisti una veloce progettazione esecutiva per le principali aree. Si parte dal Beverello dove, entro il 2019, sarà completata la nuova Stazione Marittima per gli aliscafi con le isole del Golfo»

Tutto qui?

«Certamente no. L'edificio abbandonato della ex Magazzini Generali ospiterà il grande Museo del Mare e delle Migrazioni, grazie anche ad una collaborazione proficua con il Museo del Mare di Genova. Il Molo San Vincenzo, mio "chiodo fisso", sarà fruibile in parte entro l'anno. Da tempo, come Propeller, insieme ad altre associazioni, abbiamo combattuto, essendo al momento negato l'accesso per la presenza in radice della base della Marina Militare. Abbiamo condiviso con la Marina i comuni valori ed ora, con loro e con la città, stiamo mettendo a punto un protocollo che ne consentirà, entro l'anno, il passaggio e la fruizione. Sarà poi studiato il miglior utilizzo delle banchine del Molo San Vincenzo, circa mille metri lineari, che saranno finalmente disponibili

- segue

per ormeggio di mega yacht e piccole navi da crociera».

Avverte un clima diverso in porto?

«Sì, in questi mesi ho potuto riscontrare un positivo lavoro di squadra con il Comune, la Regione, la Sovrintendenza e gli altri Enti interessati e questo mi fa ben sperare per poter raggiungere entro il 2019 una prima sistemazione dell'area occidentale del porto. Un obiettivo necessario in quanto nel 2019, oltre all'arrivo della Metropolitana in Porto, si svolgeranno, nel mese di luglio, le Universiadi ed il villaggio olimpico sarà ospitato nella Stazione Marittima con 10.000 atleti che alloggeranno su navi da crociera».

E che mi dice della Darsena di Levante, diventata ormai una chimera?

«Il nuovo Terminal Container si sta costruendo ma deve essere completato con i fanghi provenienti dagli escavi del porto: qui siamo finalmente partiti con la gara per i dragaggi che potranno iniziare a metà estate. Entro due/tre anni la nuova Darsena potrà essere completata e le altre banchine del porto potranno aumentare i loro pescaggi. Non dico che siano tutte rose ma, dopo tanti anni di immobilismo, tutto il sistema porto ha bisogno di metabolizzare e condividere i cambiamenti».

ALIS promuove la ripresa delle aziende del Mezzogiorno

NAPOLI - La ripresa delle aziende del Mezzogiorno attraverso la sinergia dei trasporti. Questo il grande tema che verrà affrontato durante il convegno organizzato da A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dal titolo "Il Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile – L'evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno". L'evento si svolgerà lunedì 17 luglio alle ore 9 presso il centro congressi della Stazione Marittima di Napoli, Sala Galatea. *"Il riscatto del Mezzogiorno è uno degli obiettivi macroeconomici che ALIS si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all'attenzione dei tavoli governativi – ha dichiarato Guido Grimaldi, Presidente dell'Associazione Logistica – Su questo punto l'interesse è sempre molto alto: in ogni convegno nazionale o internazionale i rappresentanti di ALIS hanno posto all'attenzione delle istituzioni il problema della continuità territoriale. Credo fortemente che discuterne in ogni consesso sia produttivo di effetti positivi."* La conferenza avrà come moderatore **Bruno Vespa e Guido Grimaldi** farà gli onori di casa, mentre concluderà moderando l'ultima sessione il direttore del quotidiano "Il Mattino" **Alessandro Barbano**. L'evento è articolato in 3 sessioni. La prima sessione, il cui svolgimento è previsto dalle 10,15 alle 11,45, sarà "L'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile" alla quale interverranno tra cui Maurizio Lupi, Parlamentare della Camera dei Deputati, oltre a una significativa rappresentanza di imprenditori noti a livello internazionale, quali Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di IVECO e Massimo Zanin, Amministratore Delegato di Feed – Gruppo Veronesi. Alle 12 avrà inizio la seconda sessione intitolata "Rilancio del Mezzogiorno", che vedrà tra i relatori il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.a., Ugo Salerno, il Presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito e il Vice Presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi. L'evento si concluderà nel pomeriggio, dalle 15,30 alle 17,30, con il Il Salotto

- segue

dell'ALIS. Introdurrà la terza sessione Enrico Maria Puja, Direttore Generale MIT, al quale seguiranno, tra gli altri, Zeno D'Agostino, Presidente Assoporti, Pino Musolino, Presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale, Stefano Corsini, Presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi, Presidente Adsp Mar Adriatico Meridionale, Andrea Annunziata, Presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, Presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, Presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Operatori portuali si schierano con Rotice: “Ottimo interlocutore per risolvere problemi”



Nonostante il passaggio tecnico-amministrativo da “Autorità Portuale di Manfredonia” ad Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale” (con l’annessione alle realtà di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli), restano agitate le acque in riva al Golfo relativamente alla “vision” futura della gestione e dello sviluppo della portualità locale.

A poche ore dalla nomina (da parte del sindaco di Manfredonia, **Angelo Riccardi**) dell’ingegnere **Gianni Rotice** quale componente del Comitato di gestione della nuova Autorità presieduta da **Ugo Patroni Griffi**, si è scatenata una vera e propria diatriba politico-mediatica sull’inopportunità di tale scelta e su presunte incompatibilità. A condurla sarebbero gli operatori portuali che smentiscono e diffidano chi millanta l’appartenenza alla categoria per scopi meramente personali.

MANFREDONIA «IMPRENDITORE CON PROVATA ESPERIENZA E CHE PUÒ DIVENTARE UN PUNTO DI RIFERIMENTO, LE POLEMICHE INUTILI NON CI FARANNO FARE TANTA STRADA»

I «portuali» promuovono Rotice

Gli operatori soddisfatti della nomina del presidente di Confindustria all'Authority

● **MANFREDONIA.** Nonostante il passaggio tecnico amministrativo da "Autorità portuale di Manfredonia" ad "Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale" (con l'annessione alle realtà di Bari, Brindisi, Barietta, Monopoli), restano agitate le acque in riva al Golfo relativamente alla "visione" futura della gestione e dello sviluppo della portualità locale. A poche ore dalla nomina (da parte del sindaco Angelo Ricciaroli) di Gianni Rotice quale componente del Comitato di gestione della nuova Autorità presieduta da Ugo Patroni Griffi, si è scatenata una vera e propria diatriba politico-mediatica sull'opportunità di tale scelta e su presunte incompatibilità.

A condurra sarebbe gli operatori portuali che smentiscono e diffidano chi millanta l'appartenenza alla categoria per scopi meramente personali. «Diffidiamo, come già fatto in precedenza, chi fa esternazioni in nome e per conto degli operatori portuali, facendo intendere che si tratta di una voce unica della nostra categoria. I portuali sono coloro i quali operano sulle banchine per garantire l'attività del porto, non la rivendita di pezzi di ricambio nautici e/o altre attività poco attinenti al porto», dichiarano Salvatore Principe, presidente dell'impresa portuale "Felice Muscatello" e consigliere del direttivo nazionale dell'Associazione nazionale compagnie imprese portuali, Pietro D'Anzeria, presidente della Coop. Portuale "Oraini", Pio De Glimamo, titolare dell'omologa Agenzia marittima, Michele Zino del Consorzio autotrasportatori "Irium", Luigi Tommasone del Consorzio trasporti "Sipontum" e i Fratelli Brigida della "Ecolmare Gargano", rappresentanti del 90% di ciò che ruota economicamente ed occupazionalmente attorno al sistema portuale di Manfredonia.

«Non ci ritroviamo», dicono proprio nelle affermazioni riportate sugli organi di stampa da parte di un sindacato che si fregia di rappresentare tutta la categoria. La nostra visione è opposta. Innanzitutto, non siamo mai stati interpellati e invitati in merito e chiederemo ai vertici di Confindustria, di cui facciamo parte, le funzioni di tale sindacato e la sua rappresentatività».

Sulla questione della nomina di Rotice la loro posizione è netta. «È indiscutibile la sua competenza culturale e istituzionale. Ha già dimostrato le sue capacità in Confindustria. Si è interessato ed adoperato a livello ministeriale per risolvere la questione del rimorchiatore del

porto di Manfredonia. Lo riteniamo un ottimo interlocutore per la soluzione di problemi della nostra portualità e la sua carica di presidente di Confindustria Foggia certamente può essere un vantaggio e non uno svantaggio per risolvere le criticità del nostro sistema portuale - aggiungono gli operatori - Presunti conflitti d'interessi e scarsa competenza di Rotice? E che dire di chi alimenta questa polemica e che ha avanzato la propria candidatura anche «a un concessionario o titolare di agenzia marittima»? In questo caso non sussiste il conflitto di interesse? Il regolamento per la nomina è l'«e» senza imprenditoriale e/o la maggiore rilevanza imprenditoriale? Come accade da anni, purtroppo, queste sterili diatribe a mezzo stampa sono palesemente personalisti-

che e non fanno altro che danneggiare l'immagine e la portualità di Manfredonia, con conseguenze negative per il suo sviluppo, soprattutto adesso che siamo in fase di riorganizzazione e di rilancio».

Nonostante le polemiche, gli operatori rimangono che «Siamo molto fiduciosi sul futuro della portualità sipontina, tant'è che l'impresa "Muscatello" e la Coop. "Oraini" hanno provveduto ad un grosso investimento privato per l'acquisto di una nuova e moderna gru da 30 tonnellate in affiancamento a quella già in dotazione da 30 tonnellate in vista dell'aumento del traffico merci commisurato alle enormi potenzialità delle infrastrutture di Manfredonia. Ma, con le polemiche inutili e con le divisioni, non si può fare molta strada».



**MANFRE-
DONIA**
Una delle gru sul
molo industriale
del porto
sipontino

Il Consorzio Utenza Portuale Monopoli esprime timori sul destino delle aree del porto



Da rivedere la bozza di accordo di programma che privilegia la vocazione turistica e non quella industriale e peschereccia

La bozza di accordo di programma relativa all'area P1 (ricadente nell'ex cementificio e negli ex Oleifici Marasciulo, per metà di proprietà della società privata Solemare che dovrà cedere l'altra metà al Comune) è oggetto di una nota che il Consorzio Utenza Portuale di Monopoli ha inviato al sindaco Emilio Romani, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Bari, Ugo Patroni Griffi, al comandante del Circomare di Monopoli Matteo Orsolini, all'assessore allo sviluppo economico del comune di Monopoli Giuseppe Campanelli e, per conoscenza, anche alla stampa. Il Consorzio, nel sottolineare la volontà di non giudicare la riqualificazione che ricade sulle aree private, si sofferma sulla "pianificazione della parte di area pubblica" relativa al futuro assetto delle zone portuali esprimendo "timore che si stia alimentando, nell'immaginario comune, l'idea di un porto a 'vocazione' prettamente turistica e diportistica che striderà, per forza di cose, con un'operatività di tipo industriale e peschereccio attualmente presente nell'area e che noi ci auspichiamo di sviluppare". Nella nota, il Consorzio auspica "di realizzare un collegamento fisico tra il molo di Tramontana e l'area a cedere" ipotizzando la creazione di "strutture connesse alla ricezione di passeggeri da potenziali navi traghetto ovvero una stazione marittima più volte rinviata ma mai realizzata". "Tale impostazione – secondo l'Upm – garantirebbe la 'continuità funzionale' delle banchine, ritenendo che l'osservanza di tale principio sia fondamentale al fine di garantire servizi contigui idonei". Il Consorzio auspica, inoltre, "una pianificazione globale di tutta la zona costiera monopolitana, dalla Porta Vecchia – dove si che ci vedremo l'Arena come quella prospettata nell'accordo di programma - all'ambito P4. Solo così si potrà avere un quadro completo ed organico per operare le giuste scelte pianificatorie. Scelte che, comunque, risultano già fatte a grandi linee dal Pug e che ricordiamo a noi stessi di seguito: P1 - Commerciale e pesca, P2 - Porto turistico, diporto ed attività annesse, P4 - cantieristica pesante". Per quanto riguarda l'ambito P3, scrive il Consorzio, "ci auguriamo possa essere destinata a strutture logistiche a supporto dell'attività commerciale e della pesca essendo, questa, l'unica area rimasta relativamente vicina al porto operativo". Infine, l'Upm si aspetta, dopo "le rassicurazioni avute in occasione della discussione e conseguente avallo dato al POT (Piano operativo triennale) del giugno del 2015, di essere coinvolti come interlocutori nella riorganizzazione delle funzioni dei sottoambiti P2, P3 e P4, ovvero, nella redazione del nuovo piano regolatore portuale".

Aperto un nuovo varco per i tir al porto, i residenti: "Torniamo a respirare dopo 10 anni"



”

Il nuovo varco attivato al porto (Google Maps)

"Da oggi i residenti potranno aprire le finestre e respirare dopo 10 anni di battaglie". La nota, a firma del **Comitato Fronte Porto**, arriva in seguito allo spostamento **del varco di ingresso dei tir nella zona portuale da via di Maratona a via Caracciolo**. Già da questa mattina i veicoli hanno quindi liberato l'area delle piscine comunali, "dove il passaggio dei veicoli aveva innalzato i livelli di smog" chiariscono i residenti.

Una richiesta che da diverso tempo i residenti di via di Maratona avevano fatto all'amministrazione. Di recente era avvenuto un incontro tra i componenti del comitato, l'assessore regionale ai trasporti Gianni Giannini e il dirigente al traffico e viabilità urbana del Comune di Bari Claudio Laricchia. Al momento però, come ricordano nella nota i rappresentanti del Comitato, rimangono ancora in sospeso alcune questioni. Tra queste c'è **l'organizzazione dell'area nota come 'Ansa di Marisabella', sempre in zona porto**, "oltre a quelle sollevate - scrivono - in sede di percorso partecipativo dei cittadini al nuovo Pug (Piano Urbanistico Generale) di Bari di cui si chiede coerenza con la pianificazione portuale, siano tenute anche nella giusta considerazione".

Ilva, ipotesi blocco trasportatori a Taranto

Taranto - Si saprà tra domani e martedì se i trasportatori che lavorano con l'Ilva di Taranto fermeranno i loro mezzi e, presidiando le portinerie dello stabilimento siderurgico, bloccheranno il transito delle merci così come avvenne a gennaio 2015



Taranto - Si saprà tra domani e martedì se i trasportatori che lavorano con l'Ilva di Taranto fermeranno i loro mezzi e, presidiando le portinerie dello stabilimento siderurgico, bloccheranno il transito delle merci così come avvenne a gennaio 2015. **Per ora la protesta è solo minacciata e da parte dell'azienda si sta cercando** di scongiurare una protesta che, se attuata, colpirebbe la produzione impedendo all'Ilva di fatturare in una fase che, malgrado l'avviata cessione ad Am Investco Italy (Arcelor Mittal-Marcegaglia), resta comunque critica.

Nelle ultime ore ci sono stati contatti tra i vertici di Confindustria Taranto e i trasportatori associati e tra i commissari e la stessa Confindustria proprio con l'obiettivo di stemperare la tensione e trovare una possibile via d'uscita. **I trasportatori sono tornati sul piede di guerra perché venerdì scorso a Milano**, in Tribunale, il giudice delegato all'amministrazione straordinaria dell'Ilva, Caterina Macchi, non ha riconosciuto a questa categoria la prededuzione dei crediti maturati prima di gennaio 2015, ovvero prima che l'azienda fosse assoggettata alla legge Marzano. La prededuzione è una sorta di corsia preferenziale, nel senso che mette al sicuro il credito vantato.

Se si fanno i conti di quanti sono i debiti dell'Ilva (3,9 miliardi) e quante invece le risorse disponibili per fronteggiarli (il miliardo e 800 milioni che verserà Am Investco Italy per l'acquisizione dell'azienda), si comprende come disporre della prededuzione sia ritenuta da molti degli interessati una vera e propria scialuppa di salvataggio. **Infatti**, su quasi quattro miliardi di debiti,

- segue

una serie di voci "garantite", tra cui Stato, crediti prededotti e privilegiati, avranno un rimborso quasi totale mentre la massa degli altri debiti, tra cui i chirografari, dovrà accontentarsi di pochissimo.

In base ai numeri già resi noti e relativi alla massa passiva e relativo piano di riparto, il valore dei crediti prededucibili è stimato in 1,2-1,3 miliardi. Si prevede che avrà come ristoro 1,2-1,270 miliardi. I chirografari e gli altri debiti di Ilva ammontano invece a 2,8-2,1 miliardi. Si calcola che avranno 70 milioni. «Noi - spiega Wladimiro Pulpo, dei trasportatori di Confindustria Taranto - confidavamo nella prededuzione. Per tre motivi: nel 2015 i commissari ci avevano già erogato un 30 per cento a titolo di acconto; adesso i commissari avevano detto al giudice Macchi che per noi poteva esserci la prededuzione; infine, una delle leggi sull'Ilva dice che a noi va riconosciuta questa specificità. Ora che lo stato passivo dell'Ilva si è chiuso, definendo oltre 17 mila posizioni, abbiamo visto che non è così. Il giudice - rileva Pulpo - ci ha negato la prededuzione. Il che vuol dire che non riavremo i nostri crediti pari a 25 milioni sui 150 totali dell'indotto di Taranto. E se a questo aggiungiamo che i pagamenti correnti sono di nuovo in ritardo, se ne ricava che le imprese rischiano di saltare. Non vogliamo affossare l'Ilva perché è il nostro lavoro, ma non possiamo nemmeno veder crollare le nostre imprese - aggiunge Pulpo - Se torneremo a bloccare, avverrà perché costretti. Ma stavolta lo faremo in modo duro, senza allentare il blocco per far transitare questo o quel materiale necessario alla fabbrica così come è avvenuto l'altra volta».

Fonti vicine all'Ilva confermano intanto che i commissari erano favorevoli alla prededuzione per i trasportatori ma il giudice ha disposto diversamente: «Il magistrato - si spiega - si è rifatto alla legge e questa stabilisce che la prededuzione vale solo per chi impegnato nell'Aia, nei lavori di ambiente e sicurezza e nelle attività strettamente funzionali alla produzione. I trasportatori sono sì citati in un atto parlamentare illustrativo della legge ma non nella legge stessa e la differenza è sostanziale». I trasportatori adesso potrebbero impugnare al Tribunale quanto deciso dal giudice Macchi. L'Ilva, invece, starebbe vedendo in che modo rimettere in moto i pagamenti correnti.

Taranto, Melucci si dimette dallo Ionian Shipping Consortium

Taranto - Il nuovo sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, del Pd e a capo di una coalizione di centrosinistra, si è dimesso oggi dalla carica di presidente di Ionian Shipping Consortium.



Taranto - Il nuovo sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, del Pd e a capo di una coalizione di centrosinistra, si è dimesso oggi dalla carica di presidente di Ionian Shipping Consortium. Si tratta di un consorzio di Taranto che raggruppa una serie di imprese del settore portuale. **Mesi addietro Ionian Shipping Consortium si era candidato sia per acquisire le navi della flotta Ilva, messe sul mercato insieme alla società Ilva Servizi Marittimi** dall'amministrazione straordinaria del gruppo dell'acciaio, sia per ottenere in concessione dall'Autorità portuale una parte del molo polisetoriale del porto di Taranto per installarvi attività di logistica.

In una lettera resa nota oggi Melucci, eletto domenica scorsa al ballottaggio - ha battuto per un migliaio di voti la sfidante delle civiche più centrodestra Stefania Baldassari - scrive: «Desidero comunicare che, a seguito della proclamazione a sindaco della mia bellissima città, **ho provveduto a rassegnare le dimissioni da presidente dello Ionian Shipping Consortium, nonché da ogni incarico amministrativo in aziende collegate ed operanti nell'ambito portuale.** Cosa ampiamente da me prevista, benchè non sia una esigenza legale, ma soltanto etica. Gli ultimi anni - scrive Melucci - sono stati umanamente e professionalmente entusiasmanti, non posso che ringraziare tutti i colleghi, le istituzioni, gli operatori, locali ed internazionali, per la svolta che hanno avviato nell'economia marittima di Taranto, che resta un asset cruciale per il futuro della nostra comunità. Da questo nuovo ruolo - aggiunge - continuerò comunque a dare il mio contributo disinteressato in questo frangente.

- segue

Auguro a tutti loro di persistere nell'unione, nella socializzazione della crescita, nella formazione dei nostri giovani. Buon vento!». A subentrare a Melucci alla guida di Ionian Shipping Consortium potrebbe ora essere il vice presidente Santamato - il mandato di Melucci scadeva il prossimo anno - ma non si esclude che Ionian Shipping possa fondersi con un altro consorzio esistente a Taranto nel campo della cantieristica navale, Cnt, **dando così vita ad un nuovo soggetto con circa 30 imprese.**

Gioia Tauro, tensioni dopo l' arrivo delle lettere di licenziamento con molti lavoratori che stanno valutando se rivolgersi al Tribunale

Al porto soffiano venti di guerra tra poveri

Sollevate alcune anomalie nella scelta dei settori con esuberi. E per l' Agenzia la strada è ancora lunga

reggio calabria È iniziata una vera guerra tra poveri al porto di gioia tauro.

Operai contro operai. Dopo l' arrivo delle lettere di licenziamento si susseguono riunioni con gli avvocati per capire se intraprendere o meno le vie giudiziarie e ottenere il reintegro. In base alla nuova normativa le speranze non sono molte perché la reintegrazione al posto del lavoro è prevista solo in caso di accertata discriminazione nella scelta dei lavoratori dichiarati in esubero dal datore di lavoro.

Ciò è difficile provarlo ma in questo caso si tende a impugnare le graduatorie pubblicate da Medcenter con le quali sono stati resi noti i nomi di coloro che saranno collocati in agenzia. La suddivisione in settori, i motivi per i quali un portuale è stato collocato in una categoria più o meno colpita dagli esuberi probabilmente verranno esaminati dal giudice del lavoro. In pratica chi è stato salvato è sub iudice.

Si ha poco tempo per impugnare i licenziamenti e per questo sindacati e non solo sono alle prese con le verifiche di tutte le posizioni. Se è scontato che le organizzazioni sindacali di Uil e Sul (ferme oppositrici della procedura di esubero promossa da Mct) andranno dritte in Tribunale c' è da dire che

anche la Cgil che ha firmato l' accordo ha messo a disposizione i suoi legali. Una soluzione che sembra andare contro con quanto già accettato. Anche se bisogna ricordare che su 30 rappresentanti sindacali aziendali titolati a sottoscrivere l' accordo sulla legge 223 solamente sei hanno firmato in sede di esame conclusivo dopo l' accordo politico sottoscritto a Roma. Ma in queste ore tiene banco anche il caso dell' agenzia per il lavoro portuale. Ieri mattina si e' tenuta una nuova riunione nella sede dell' Autorità portuale per definire il regolamento del nuovo organismo.

C' è da capire come funzionerà questa agenzia, come saranno gestiti i richiami per esigenze operative di Medcenter e come, quando e quanto saranno pagati i 380 lavoratori che saranno assorbiti dal nuovo organismo. Le organizzazioni sindacali pretendono un rigido sistema di rotazione per garantire a tutti la possibilità di ottenere i bonus oltre alla paga base garantita con fondi del ministero. Ma vogliono anche che non si creino altri intoppi con l' Inps che materialmente dovrà erogare le somme. Per questo si sta cercando di accelerare perché il 31 luglio sta per arrivare. Già si rincorrono voci di malumori per la poca chiarezza al momento presente. Inutile nascondere che si profilano altri periodi di tensione sociale in questa area già gravemente colpita dalla crisi ma le scelte di Mct, considerate da molti come illogiche, stanno facendo vacillare la già precaria "pace" più volte richiesta da Mct e Msc.(a.n.)

PORTO. Venti operatori scrivono al sindaco: «Non siano danneggiate le attività commerciali della zona». La replica di Formica: «Stiamo effettuando i controlli»

Terminal degli aliscafi a Milazzo, gli operatori: stop alla concessione

OOO Chiedono chiarezza sulla gestione del Terminal aliscafi di Milazzo. Temono di essere danneggiati i venti operatori commerciali mamertini che hanno lanciato un appello al sindaco Giovanni Formica, al comandante del Porto, al commissario dell' **Autorità portuale di Messina** per capire come si sta operando. I titolari di attività commerciali, gestori dei bar, ristoranti, paninerie, pub e rosticcerie nella cortina del porto e nelle strade limitrofe, ricordano che «questo terminal era nato in origine esclusivamente per ospitare i passeggeri, le biglietterie oltre un deposito бага gli mai entrato in funzione. Successivamente, dopo l'apertura, all'interno della struttura è nato un angolo ristoro di piccole dimensioni per consentire ai viaggiatori in partenza di rinfrescarsi durante le attese. E, come se non bastasse, si stava procedendo pure all' allargamento della struttura». Gli operatori vogliono «comprendere in maniera definitiva se l' ampliamento che si stava effettuando e che è stato bloccato dai vigili urbani viene eseguito per agevolare i viaggiatori ai quali è destinato il terminal o, piuttosto per portare eventuali ulteriori vantaggi al punto ristoro, in origine nemmeno previsto».

In più i gestori ed i proprietari dei locali pubblici chiedono al sindaco ed al comandante del porto «di sapere se la struttura sia quella originaria quanto quella in costruzione siano in regola con le concessioni demaniali ed edilizie da parte del Comune, considerato il fatto che qualche settimana fa i vigili urbani hanno sequestrato l' area in ampliamento». In effetti, dopo il sequestro dell' area, non è stata chiarita da parte del Comune la motivazione di detto atto anche se dalla polizia municipale trapela che si stava procedendo in assenza di **autorizzazione** comunale. Addirittura, ad alcuni dei firmatari risulterebbe che la struttura realizzata come terminal e biglietterie sarebbe priva di **autorizzazione** comunale. A conclusione, i commercianti raccomandano all' **Autorità portuale** ed alla Capitaneria di porto di «verificare se questi ampliamenti, con conseguente riduzione di spazi in banchina da destinare ai passeggeri, fra il pontile e la stazione marittima, possano, in caso di eventuale "fuga", arrecare danni e ferimenti agli stessi viaggiatori». Dalla Capitaneria di Porto fanno sapere, a tal proposito che è l'

Autorità portuale che concede ai privati le concessioni demaniali, sentiti i vari pareri degli Enti competenti. Il sindaco Giovanni Formica, invece telegraficamente afferma: «Stiamo operando i necessari controlli. In atto posso solo dire che l' **Autorità portuale** ha sospeso l' **autorizzazione** che avevano dato alla.

ANGELO LAQUIDARA

LA SENTENZA. Orlando aveva impugnato (e poi modificato) l' intesa sulle aree di competenza fra l' ex sindaco Cammarata e l' ex presidente dell' ente Bevilacqua

Piano regolatore porto, il Tar boccia il Comune

*I giudici amministrativi: «Decide l' **Autorità** anche sui porticcioli dell' Acquasanta, di Sant' Erasmo e dell' Arenella»*

In questo modo ora il Piano regolatore del porto torna a essere perfettamente legittimo, anche se attende alcuni passaggi per potere effettivamente entrare in vigore e produrre i suoi effetti.

Giancarlo Macaluso O OO Quattro anni perduti. Quattro anni di fermo. E qualche finanziamento andato in fumo. Il Piano regolatore del porto si scongela dopo essere stato messo in ghiacciaia a causa di una serie di opposizioni con tanto di carte bollate. Il documento di programmazione ora è in condizione di «spiccare il volo» perché ha le ali libere dai legacci di ricorsi che lo hanno tenuto imbalsamato dal 2012, anno di insediamento di Leoluca Orlando.

I giudici della prima sezione del Tar (presieduta da Calogero Ferlisi, consigliere Aurora Lento, estensore Roberto Valenti), hanno infatti accolto il ricorso presentato dall' **Autorità portuale**, assistita dall' Avvocatura dello Stato. In questo modo ora il Prp torna a essere perfettamente legittimo, anche se attende alcuni passaggi per potere effettivamente entrare in vigore e produrre i suoi effetti.

Uno dei nodi del contendere probabilmente quello dirimente per Orlando - riguardava la gestione di tre porticcioli della città. Tra l' ex sindaco Diego Cammarata e l' autorità portuale del tempo, diretta da Nino Bevilacqua, era stata infatti firmata un' intesa per la gestione del porto e anche dei porticcioli dell' Acquasanta, di Sant' Erasmo e dell' Arenella. Il sindaco Leoluca Orlando aveva impugnato questa intesa accusando che fosse il frutto «dell' arroganza affaristica», e con una serie di provvedimenti del Consiglio comunale, fu rimessa in discussione l' intera gestione delle strutture **portuali**.

Contro tutti i nuovi atti di Sala delle Lapidi, l' autorità **portuale** a capo della quale nel frattempo era arrivato l' ingegnere trasportista **Vincenzo Cannatella** (da pochissimo sostituito con il napoletano Pasqualino Monti, proveniente da Civitavecchia) ha presentato un ricorso al Tar.

Uno dei primi effetti fu che il nuovo piano regolatore, dal 2012 si trova all' assessorato al Territorio e Ambiente per avere le valutazioni di impatto ambientale (Vas e Via). Più volte la Regione aveva ribadito

- segue

che avrebbe atteso la pronuncia dei giudici amministrativi prima di esaminare il documento.

«Costituisce punto non controverso tra le parti il fatto che il porto di **Palermo** - si legge nella sentenza - sia riconosciuto di rilevanza economica nazionale, con caratteristiche polifunzionali può contemplare anche aree per lo svolgimento di attività peschereccia ovvero turistica e da diporto, e sia stato realizzato sulla base del piano regolatore del porto del 1954, aggiornato nel 1968, nel 1988 con variante che include il porticciolo dell' Acquisanta e, nel 1994, con ulteriore variante che include il porticciolo dell' Arenella».

Come a dire che i confini di «influenza» gestionale dell' **Autorità** sono chiari e incontrovertibili. Inoltre «non risulta che la Regione prosegua la sentenza - che non è parte del presente ricorso ma che è certamente unica titolare del relativo potere, cui compete anche l' approvazione in via definitiva dello strumento programmatico, abbia mai sollevato innanzi la Corte Costituzionale questione di conflitto di attribuzioni nei confronti dell' amministrazione statale avverso il decreto ministeriale 2005 che ha fissato i contorni della circoscrizione dell' **Autorità portuale**, diversamente da quanto, invece, la stessa Regione Siciliana ha ritenuto di operare in relazione al Porto di Messina».

Insomma, una bocciatura su tutta la linea rispetto alle posizioni che aveva assunto l' amministrazione comunale. Ora il Prp potrebbe uscire dal letargo, o meglio dai cassetti della Regione. Fra fra l' estate e le elezioni in vista...

PARLA IL NEO PRESIDENTE DELL'AUTHORITY DI PALERMO

Monti: «Torno in pista, senza rancori»

«Dopo tanto fango ho voglia di ripartire. La Sicilia? Si possono fare grandi cose»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Ha dovuto aspettare dieci mesi prima di tornare in pista in un porto: dalle dimissioni a Civitavecchia («per senso di responsabilità») a Palermo. In mezzo c'è il purgatorio di Pasqualino Monti, ora terminato. La strada della rivincita dell'ex presidente dell'associazione degli scali italiani passa dalla Sicilia («Ci sono grandi opportunità») e dal rilancio di Assoporti.

Contento della destinazione?

«Certamente. La Sicilia è un'area strategica per il Paese sia a livello commerciale che politico. Qui si possono realizzare progetti importanti».

Ha passato 10 mesi in purgatorio, con che spirito scende a Palermo?

«Lo stesso, immutato. Sono un manager pubblico e per me questo vuol dire operare al meglio per il territorio e per l'istituzione che amministro. Vorrei comunque sottolineare che oltre a Palermo la nuova Authority di Sistema comprende anche altri scali importanti: Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle».

Come intende agire?

«Con quattro cifre stilistiche che ho sempre adottato e che porterò anche nella nuova avventura: azioni concrete, rigore, trasparenza e rispetto delle norme».

È il «modello Monti»?

«Guardi, nei mesi scorsi ho scelto la strada del silenzio, della riflessione e mi sono dedicato alla scrittura. Molti

invece pontificavano sui presunti modelli ai quali dovrebbe uniformarsi tutta la portualità italiana».

Parlavano a sproposito?

«Quando dimostreranno di saper realizzare quanto è stato compiuto a Civitavecchia, allora quei modelli risulteranno validi. Da scalo mal collocato al centro del Tirreno, lo abbiamo trasformato in porto con uno sviluppo record di traffici, occupazione e ritorno per il territorio».

A Civitavecchia però non tutti le volevano bene...

«Voglio dirlo chiaro: è storia passata, l'ennesima prova di una macchina del fango che può, in qualsiasi momento, mettersi in moto e incrinare in modo irreparabile il rapporto fra lo Stato e i suoi servitori. Per fortuna restano i fatti positivi della mia gestione con il porto proiettato verso il successo. Da quella vicenda emerge chiara anche la prova della mia integrità e la piena comprensione nella

gente di Civitavecchia di quello che è accaduto e di quanto ho dovuto subire: prima o poi qualcuno sarà chiamato a rispondere».

C'è stato un momento in cui sembrava che quelle vicende potessero fermare la sua carriera.

«Guardi che ancora oggi c'è qualcuno che riprende vecchi articoli pensando di screditarmi. Ma queste persone non si preoccupano però di verificare se le tante denunce firmate sempre dagli stessi soggetti, indirizzate a tutti gli organi dello Stato, abbiano mai avuto un seguito giudiziario: chi getta fango non ha alcun interesse a verificare

che ho una fedina penale specchiata e che altri sono chiamati a rispondere di diffamazione aggravata».

Cosa ha fatto in questi mesi?

«Ho pensato, riflettuto sul nostro sistema portuale e ho scritto un libro sulla mia esperienza di manager pubblico che uscirà per Mondadori».

Ha pensato anche ad Assoporti?

«Certo. Assoporti ha nominato un nuovo presidente, un tecnico validissimo, quando

ancora mancavano all'appello tre presidenti la cui nomina, inclusa la mia, si stava ancora perfezionando. Hanno ritenuto, legittimamente, prioritario il cambio al vertice rispetto ad un progetto operativo condiviso da tutte le Authority».

Il rapporto con il ministro è buono?

«Il ministro Del Rio si è comportato nei miei confronti da gentiluomo. Lo ringrazio. Mi impegnerò a dare il massimo per ripagare la sua fiducia».

Dopo 10 mesi di limbo non ha sassolini nella scarpa da togliersi?

«Avrei macigni, non sassolini. Ma anche in questo nostro difficile e complesso Paese, i nodi e la verità prima o poi vengono al pettine. Tutti sanno chi gioca o ha giocato partite nell'esclusivo interesse personale. Ma non voglio recriminare o cercare vendette. Adesso voglio dedicare le mie energie alla Sicilia».

A proposito: su cosa puntare?

«Su tutto: sia sulle merci che sui passeggeri. Le crociere così come le autostrade del mare possono rappresentare due dei driver della crescita.

- segue

Ma non sono gli unici fattori...La sfida è appena iniziata».

simone.gallotti@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

DIECI MESI DI ATTESA

Avrei macigni, non sassolini, da togliermi dalle scarpe: ma prima o poi la verità emerge. Non cerco vendette, voglio solo dedicarmi al nuovo incarico. Il ministro Delrio? Un gentiluomo, lo ringrazio

PASQUALINO MONTI
presidente porto di Palermo



Monti: «Torno in pista, senza rancori» / INTERVISTA

Genova - Il presidente del porto di Palermo: «Dopo tanto fango ho voglia di ripartire. La Sicilia? Si possono fare grandi cose».



Genova - Ha dovuto aspettare dieci mesi prima di tornare in pista in un porto: dalle dimissioni a Civitavecchia («per senso di responsabilità») a Palermo. In mezzo c'è il purgatorio di Pasqualino Monti, ora terminato. La strada della rivincita dell'ex presidente dell'associazione degli scali italiani passa dalla Sicilia («Ci sono grandi opportunità») e dal rilancio di Assoporti.

Contento della destinazione?

«Certamente. La Sicilia è un'area strategica per il Paese sia a livello commerciale che politico. Qui si possono realizzare progetti importanti».

Ha passato 10 mesi in purgatorio, con che spirito scende a Palermo?

«Lo stesso, immutato. Sono un manager pubblico e per me questo vuol dire operare al meglio per il territorio e per l'istituzione che amministro. Vorrei comunque sottolineare che oltre a Palermo la nuova Authority di Sistema comprende anche altri scali importanti: Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle».

Come intende agire?

«Con quattro cifre stilistiche che ho sempre adottato e che porterò anche nella nuova avventura: azioni concrete, rigore, trasparenza e rispetto delle norme».

È il «modello Monti»?

«Guardi, nei mesi scorsi ho scelto la strada del silenzio, della riflessione e mi sono dedicato alla scrittura. Molti invece pontificavano sui presunti modelli ai quali dovrebbe uniformarsi tutta la portualità italiana».

- segue

Parlavano a sproposito?

«Quando dimostreranno di saper realizzare quanto è stato compiuto a Civitavecchia, allora quei modelli risulteranno validi. Da scalo mal collocato al centro del Tirreno, lo abbiamo trasformato in porto con uno sviluppo record di traffici, occupazione e ritorno per il territorio».

A Civitavecchia però non tutti le volevano bene...

«Voglio dirlo chiaro: è storia passata, l'ennesima prova di una macchina del fango che può, in qualsiasi momento, mettersi in moto e incrinare in modo irreparabile il rapporto fra lo Stato e i suoi servitori. Per fortuna restano i fatti positivi della mia gestione con il porto proiettato verso il successo. Da quella vicenda emerge chiara anche la prova della mia integrità e la piena comprensione nella gente di Civitavecchia di quello che è accaduto e di quanto ho dovuto subire: prima o poi qualcuno sarà chiamato a rispondere».

C'è stato un momento in cui sembrava che quelle vicende potessero fermare la sua carriera...

«Guardi che ancora oggi c'è qualcuno che riprende vecchi articoli pensando di screditarmi. Ma queste persone non si preoccupano però di verificare se le tante denunce firmate sempre dagli stessi soggetti, indirizzate a tutti gli organi dello Stato, abbiano mai avuto un seguito giudiziario: chi getta fango non ha alcun interesse a verificare che ho una fedina penale specchiata e che altri sono chiamati a rispondere di diffamazione aggravata».

Cosa ha fatto in questi mesi?

«Ho pensato, riflettuto sul nostro sistema portuale e ho scritto un libro sulla mia esperienza di manager pubblico che uscirà per Mondadori».

Ha pensato anche ad Assoporti?

«Certo. Assoporti ha nominato un nuovo presidente, un tecnico validissimo, quando ancora mancavano all'appello tre presidenti la cui nomina, inclusa la mia, si stava ancora perfezionando. Hanno ritenuto, legittimamente, prioritario il cambio al vertice rispetto ad un progetto operativo condiviso da tutte le Authority».

Il rapporto con il ministero è buono?

«Il ministro Delrio si è comportato nei miei confronti da gentiluomo. Lo ringrazio. Mi impegnerò a dare il massimo per ripagare la sua fiducia».

Dopo 10 mesi di limbo non ha sassolini nella scarpa da togliersi?

«Avrei macigni, non sassolini. Ma anche in questo nostro difficile e complesso Paese, i nodi e la verità prima o poi vengono al pettine. Tutti sanno chi gioca o ha giocato partite nell'esclusivo interesse personale. Ma non voglio recriminare o cercare vendette. Adesso voglio dedicare le mie energie alla Sicilia».

- segue

A proposito: su cosa puntare?

«Su tutto: sia sulle merci che sui passeggeri. Le crociere così come le autostrade del mare possono rappresentare due dei driver della crescita. Ma non sono gli unici fattori...La sfida è appena iniziata».

Pasqualino Monti a Marietta Tidei: "Oltre all'odio anche tanta incompetenza"

Il neo presidente dell'Adsp di Palermo replica alla deputata del Pd invitandola ad un confronto pubblico sul proprio operato alla guida di Molo Vespucci



CIVITAVECCHIA - Riceviamo e pubblichiamo dal Presidente dell'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti.

"Per mesi ho evitato di scendere a questo livello di dibattito. L'odio e il livore avvelenano la vita di chi li pratica. Leggendo la replica dell'onorevole Marietta Tidei alle dichiarazioni del console Luciani, scopro come oltre l'odio ed il livore ci sia anche un'eccezionale e gigantesca incompetenza.

Mi sembra corretto e rispettoso, considerato che ogni tanto continua gratuitamente a tirar fuori stupidaggini accostandole al mio nome, invitare sin d'ora l'on Marietta Tidei ad un confronto pubblico, sede ottimale per mettere sul tavolo i dati dei traffici (sui quali se non sbaglio aveva già ricevuto risposta dal principale cliente del porto di civitavecchia ossia la compagnia Grimaldi Group), dell'occupazione e dei conti generati dalla mia gestione a Civitavecchia, e sempre sullo stesso tavolo i risultati del diuturno impegno dell'onorevole Tidei a favore dello sviluppo della città. Sullo stesso tavolo a piacimento potranno essere elencati e sfogliati, dunque, anche i dati sulla portualità e sull'economia reale, tutto ciò che è avvenuto in porto in termini di nuove infrastrutture e di nuova occupazione sotto la mia gestione e magari discutere anche, non delle solite "relazioni" del MEF e della corte dei conti che ama tanto citare, ma ciò che realmente sono state le conclusioni a quelle relazioni. Subito dopo magari possiamo anche discutere di ciò che lei ha portato alla nostra amata civitavecchia durante i suoi incarichi prima in regione e poi da parlamentare. Mettere sul tavolo i curriculum ed i titoli di studio (visto che conservo ancora una sua dichiarazione nella quale parlava della mia laurea facendo intendere chissà cosa). Io dal canto mio porterò i ringraziamenti, tanti, per quanto fatto a Civitavecchia che quotidianamente mi pervengono dai cittadini di Civitavecchia e dalle tante famiglie che oggi vivono grazie allo sviluppo ed al lavoro fatto nel nostro porto.

Monti a Palermo: è scontro politico

Enrico Luciani (Cpc) contro il Pd sulla nomina dell'ex numero uno di Molo Vespucci all'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale: "Migliaia di accuse e carte contro di lui e poi il Ministro lo ha nominato a Palermo. Qualcuno dovrebbe dimettersi da parlamentare". La replica di Marietta Tidei: "Se Delrio ha deciso di non affidare a Monti la gestione del porto di Civitavecchia evidentemente c'era qualcosa che non funzionava"



CIVITAVECCHIA - La nomina di Pasqualino Monti alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha portato con sé inevitabili strascichi politici anche in città. È stato il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani ad intervenire "guardando soltanto alla realtà dei fatti", e rivolgendosi in modo particolare al parlamentare del Pd Marietta Tidei.

«Il nostro Presidente non andava bene a qualcuno/a a Civitavecchia. Migliaia di accuse, carte su carte contro di lui ed oggi viene nominato a Palermo, dal ministro del Pd: evidentemente quanto fatto a Civitavecchia non era sbagliato. Questo si traduce in una sola maniera: siete voi che avete sbagliato, mettendo in crisi porto e città. Oggi qualcuno dovrebbe dimettersi dal ruolo di parlamentare».

Ed è proprio la deputata a replicare alle dichiarazioni di Luciani. «Se il ministro Delrio ha deciso di non affidare a Monti la gestione del porto di Civitavecchia evidentemente c'era qualcosa che non funzionava - ha spiegato - il Mef e la Corte dei Conti sono stati molto chiari in merito, evidenziando una gestione dell'ente assolutamente opaca. Se la segretaria generale, appena insediata, ha annunciato di voler chiedere il riconoscimento dello stato di crisi probabilmente la situazione era estremamente preoccupante con i traffici in calo, una conseguente diminuzione dell'occupazione e il grave stato delle finanze generato dalla sentenza del consiglio di stato sulla questione dell'illegittimo aumento delle tariffe alla Erg». Un intervento esagerato, secondo Tidei, «che lascia trasparire - ha concluso - un certo rancore per essere stato escluso del comitato di gestione portuale».

sfida: martedì l'insediamento ufficiale a Palermo



CIVITAVECCHIA - Insediamento ufficiale, martedì a Palermo, per il neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti, soddisfatto per l'incarico e la fiducia incassata. «Oggi si è compresa la mia integrità - ha chiarito - ed il fatto che a Civitavecchia è stato fatto qualcosa di importante, dando un contributo straordinario». Monti si è detto pronto a mettersi subito al lavoro «con lo stesso spirito immutato di sempre. Nei quattro porti della nuova Adsp, ossia quelli di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - ha spiegato l'ex numero uno di Molo Vespucci - ci sono molti progetti da mettere in cantiere e da portare a termine. Sono tante le cose da fare, ed occorre farle in fretta, con rigore, trasparenza e rispetto della legge». Anche perché la nomina arriva in ritardo rispetto ad altri scali nazionali, ed occorre quindi recuperare il tempo perso. Le parole d'ordine sono programmazione, progettazione ed organizzazione, passando attraverso la promozione. Lo impone il nuovo assetto dei porti, con le Autorità di Sistema Portuale realtà differenti dalle vecchie Autorità portuali. «Nonostante si tratti di due realtà distinte - ha aggiunto Monti - il network laziale e la nuova Adsp del Mare di Sicilia Occidentale hanno dei punti in comune, in termini di tipologia di traffici». Una sfida che Monti, quindi, accoglie con entusiasmo, pronto a rimettersi in gioco.

L' Agenzia europea per l' ambiente ha analizzato 5.518 punti nazionali: appena 100 quelli di bassa qualità

Salute del mare, Italia promossa Dati positivi anche per la Sicilia

Permangono le criticità legate ai reati ambientali (2 mila infrazioni nel 2016)

PALERMO - L' agenzia europea per l' Ambiente, alla fine di maggio, ha certificato l' ottimo stato di salute del mare siciliano che ha ottenuto una pagella positiva in relazione allo stato di qualità delle acque, confermando la tendenza positiva di tutta l' Italia. Eppure, dietro questa favolosa onda blu, si nascondono tutte le criticità irrisolte e le contraddizioni di un bene non sempre adeguatamente tutelato.

Ci aveva già pensato il dipartimento Attività sanitarie e Osservatorio epidemiologico che, nel mese di marzo, aveva diffuso il decreto relativo ai tratti di mare considerati "non adibiti alla balneazione". Si tratta di 47,7 chilometri di costa che sono stati vietati per "inquinamento", senza considerare che "non sono - si legge all' art. 3 del decreto -, inoltre, adibiti alla balneazione tutti i tratti di mare e di costa interessati ad immissione o da ordinanze emesse da Autorità marittime, Autorità portuali, Autorità regionali ed Enti locali".

Tuttavia esiste un modo assai più semplice e immediato per immergersi nelle acque costiere senza rischiare di finire in un tratto compromesso dall' inquinamento. È la mappa dell' European environment agency (Agenzia europea per l' ambiente) che ha effettuato un monitoraggio delle acque balneabili

comunitarie, includendo anche quelle interne come laghi e fiumi. La prima pubblicazione è avvenuta nel maggio dello scorso anno, mentre l' ultimo aggiornamento risale a circa un mese fa. I risultati sono online su una mappa dedicata (eea.europa.eu/themes/water/interactive/bathing/state-ofbathing-waters), ma sono stati diffusi anche sul Report on European bathing water quality in 2016.

Il monitoraggio ha riguardato oltre 5 mila punti nazionali con risultati parti colarmente lusinghieri per le coste italiane. A fronte di 5.518 punti di controllo, ben 5.013 sono risultati "eccellenti", cioè quasi il 91% del totale, 268 sono di "buona qualità", 84 "sufficienti", e appena 100 di "scarsa qualità". Per 53, invece, non è stato possibile avviare una classificazione.

Anche la prestazione siciliana è stata ottima. A scorrere l' intera costa, sono veramente minimi i punti

- segue

considerati a rischio per inquinamento o per altri valori relativi all' inquinamento e segnalati col bollino rosso. Quattro si trovano nel messinese (presso la foce del torrente Inganno e nella vicina stazione ferroviaria e poi a 50 metri a Nord dal torrente Annunziata e nel vicino punto di rilevamento dell' ospedale), uno nel siracusano (ex lido Azzurro), altri due in provincia di Caltanissetta (ad Est del torrente Gattano e ad Ovest del fiume Gela), uno ad Agrigento (torrente Ganetici). In totale sono 8 punti, cioè circa il 10% del totale nazionale. Ce ne sono altri undici, invece, allo stato "sufficiente", che si colloca un passo più alto dello stato "scarso". In questo caso la porzione siciliana vale il 13% del totale nazionale.

Nel complesso il monitoraggio premia l' Isola con la stragrande maggioranza, circa il 90%, dei punti analizzati, che si prende l' etichetta di "eccellente".

Numeri soddisfacenti che si schiantano contro una realtà che non è così sostenibile. La Sicilia resta la seconda regione italiana per reati legati al mare (oltre 2 mila infrazioni nel 2016) con un inquinamento che resta un problema prioritario. Lo dicono anche le tre procedure di infrazione per la depurazione delle acque reflue che la riguardano da vicino e la costa cementifica in maniera abusiva.

Capo d' Orlando, avviata la parziale fruizione della struttura che sarà inaugurata il 2 settembre

Dopo 46 anni il porto è finalmente realtà

La prima ad entrare un' imbarcazione tedesca. Utilizzabile il 60% dello specchio acqueo

Franco Perdichizzi Capo d' Orlando

Quarantasei anni sono trascorsi da quando fu posta la prima pietra ma alla fine il porto di Capo d' Orlando è realtà. Da ieri l' invaso orlandino ha accolto le prime barche dopo che la Capitaneria di porto di Sant' Agata ha ufficializzato la revoca dell' ordinanza che vietava l' accesso per i lavori di completamento. Da ieri buona parte dello specchio d' acqua del porto potrà essere utilizzata ed è stata la "Soulution", una barca battente bandiera tedesca, ad inaugurarla anche se non ufficialmente. Per l' inaugurazione ufficiale si attende il suo totale completamento che potrebbe avvenire anche prima di quel 2 settembre fissato dal Comune paladino dopo la richiesta di proroga fatta dalla società "Porto di Capo d' Orlando". Tornando alla barca tedesca che per prima è entrata nel porto, il suo armatore aveva creduto nella struttura paladina già durante il salone nautico di Dusseldorf accaparrandosi un ormeggio per tantissimi anni. Dopo la barca tedesca sono entrate alcune barche italiane e per i prossimi giorni è previsto l' arrivo di altre barche straniere. La società, che gestirà il porto per sessant' anni, è riuscita a realizzarlo in poco più di due anni dando alla struttura

tecnologie ed innovazione che la rendono una delle più moderne e funzionali del Mediterraneo. Come dicevamo, l' ordinanza della Capitaneria consente una fruizione parziale del porto, che comprende tutto il molo di sopraflutto, circa il 60% dello specchio acqueo, la prima parte della banchina di riva ed il parcheggio esterno a lato di villa Bagnoli, opere sulle quali sono stati già completate anche le procedure di collaudo. Entro il mese di luglio saranno progressivamente resi fruibili anche i locali commerciali, la restante parte dello specchio acqueo, il distributore di carburante, l' area tecnica, e le altre aree di parcheggio, con una presenza di servizi pressoché completa.

"Capo d' Orlando Marina" è questo il nome ufficiale del porto, che compare sulle carte nautiche, è un' opera ispirata ai principi della bioarchitettura e del risparmio energetico, e che si integra perfettamente con il paesaggio circostante. Il progetto del porto ha rivoluzionato tutto l' assetto viario della periferia est di Capo d' Orlando, con una rotatoria da cui si biforcano la bretella per raggiungere la statale 113 e da qui lo svincolo autostradale di Capo d' Orlando-est-Brolo, il lungomare di S.

Gregorio per raggiungere Capo d' Orlando e l' ex statale 113 per raggiungere lo svincolo di San Martino e da qui la statale 116 che conduce a Floresta ed ai paesi etnei. In questi giorni la società "Porto di Capo d' Orlando" di cui fa parte anche l' impresa orlandina dei fratelli Mangano chiuderà l' accordo anche per le linee di navigazione che consentiranno di raggiungere le isole Eolie. Tutto questo mentre Palazzo Europa sta studiando la possibilità di una navetta permanente che colleghi il centro città con la zona portuale.

L' OPERA ULTIMATA. Ormeggi gratuiti dal 10 al 16 luglio

E a Capo d' Orlando ecco le prime barche

Francesca Alascia Apre i battenti alle imbarcazioni «Capo d' Orlando Marina», il nuovo porto turistico paladino. Ieri, infatti sono state accolte ufficialmente le prime barche, a seguito dell' emissione dell' ordinanza della Capitaneria di Porto a firma del tenente di Vascello, Giovanni Pigna, capo del Circondario marittimo e comandante del Porto di Sant' Agata Militello, che revoca la precedente disposizione datata 2015, con la quale era stata disposta l' interdizione del bacino portuale per l' avvio dei lavori di completamento del porto. L' ordinanza consente una fruizione parziale del porto, che comprende tutto il molo sopraflutto, circa il 60% dello specchio acqueo, la prima parte della banchina di riva ed il parcheggio esterno a lato di villa Bagnoli, opere sulle quali sono stati già completate anche le procedure di collaudo. Entro il mese di luglio saranno progressivamente resi fruibili anche i locali commerciali, la restante parte dello specchio acqueo, il distributore di carburante, l' area tecnica, e le altre aree di parcheggio, con una presenza di servizi pressoché completa. Ad «inaugurarlo» un' imbarcazione tedesca entrata poco dopo la mezzanotte nello specchio d' acqua. Come un orologio svizzero, nel pieno rispetto del cronoprogramma, dopo appena due anni dalla consegna dei lavori, il porto turistico di Capo d' Orlando torna così ad essere fruibile, ma in un contesto totalmente diverso. Quella che era soprannominata la più grande incompiuta, un' opera iniziata negli anni '70, adesso si presenta in una veste completamente nuova, a seguito dei lavori di completamento tramite il project financing, dopo un' attesa lunga 45 anni, terminata ufficialmente ieri, una data che può definirsi «storica» per gli abitanti orlandini e di tutto l' hinterland nebroido, poiché segna l' apertura della nuova struttura portuale. Il progetto del Marina, realizzato in partenariato pubblico privato attraverso lo strumento della concessione in project financing tra il comune di Capo d' Orlando e la società di progetto aggiudicataria Porto Turistico di Capo d' Orlando Spa, per un importo di 48 milioni di euro ed una concessione sessantennale, ha previsto il completamento dell' esistente darsena in località Bagnoli ed il ripascimento dei tratti in erosione lungo il litorale sottoflutto al porto esistente. Con il chiaro obiettivo di rivalutare una struttura portuale incompleta per renderla accogliente, moderna, accessibile con tutti i servizi ed i comfort per gli appassionati del mare, all' altezza delle aspettative di una moderna clientela internazionale. «Capo d' Orlando Marina è la prova tangibile» afferma l' architetto Giuseppe Mangano,

- segue

presidente del Consorzio che si è occupato della costruzione del porto- di come con chiarezza progettuale e impegno in soli due anni di lavori sia possibile realizzare un' opera all' avanguardia, in una terra dove troppo spesso assistiamo a ben altri esempi. Il nuovo porto vuole essere un simbolo di rinascita per tutta la Sicilia, uno stimolo a fare emergere le molte eccellenze che la rendono unica».

L' area della banchina di riva accoglierà diverse attività commerciali, in totale 27 spazi di metratura dai 50 ai 100 metri quadrati, per fornire ai diportisti, ai turisti ed ai cittadini orlandini una tipologia molto diversificata di prodotti e servizi. L' imponente bacino portuale ospiterà 562 posti barca riservati a imbarcazioni da 7,50 a 40 metri di lunghezza e l' ormeggio sarà in banchina con trappe a corpo morto. Dotato di un fondale profondo dai 3,5 m. ai 5 metri, il Marina si sviluppa su un' area di 183mila metri quadri tra spazi interni e banchine. Le costruzioni previste dal progetto a supporto dell' infrastruttura turistica racchiudono un' officina per le riparazioni e il rimessaggio ed una passeggiata di negozi che si estende a livello della banchina su circa 3 mila metri quadri e che comprende anche bar, ristorante e mini -market. Sono attesi per i prossimi giorni i primi arrivi di imbarcazioni , tra cui diversi stranieri, e Capo d' Orlando si appresta così a diventare una meta per tutti i diportisti che desiderano ormeggiare tra le tante bellezze della Sicilia.

Proprio in occasione dell' apertura Capo d' Orlando Marina ha riservato, a tutti i diportisti con imbarcazioni dai 12 metri in su, una proposta: una settimana di ormeggio gratuito dal 10 al 16 luglio per vivere l' emozione dell' apertura del nuovo porto turistico e visitare le Eolie.

Slitta tuttavia al prossimo autunno l' evento inaugurativo, che la MP Network, gestori della struttura, e l' ATI proprietaria, stanno organizzando per rendere memorabile la giornata a causa di qualche ritardo nell' affidamento demaniale, in ordine alle richieste di «accatastamento» degli stabili adibiti ad attività commerciali necessario per il rogito con gli affittuari. (*FALA*)

Trasporti, meno incidenti in mare

Sono in calo gli incidenti nel trasporto marittimo: nell'ultimo decennio si sono ridotti del 50%. A rivelarlo l'Allianz Safety Shipping Review 2017 che analizza le perdite marittime per le imbarcazioni che superano le 100 tonnellate. Nel 2016 le perdite totali del settore sono state 85, in calo del 16% rispetto all'anno precedente. Giù del 4% il numero degli incidenti che nel 2016 sono stati 2.611.

Piombino

I guai di Rebrab in Algeria

■ A PAGINA 4

DIFESA DEL POSTO DI LAVORO

NON SI TRATTA DI RIVENDICAZIONI CONTRO IL GRUPPO MA IL TENTATIVO SINDACALE DI DIFENDERE IL POSTO DI LAVORO A FRONTE DI REITERATI OSTACOLI CHE IL GOVERNO ALGERINO STA FRAPPONENDO A REBRAB

In Algeria scontro sempre più duro Rebrab attaccato nella sua Cabilia

Oggi sciopero a Bejaia, una situazione che non giova a Piombino

di FIORENZO BUCCI

- PIOMBINO -

C'È CHI sciopera e manifesta in Italia e chi lo fa in Algeria. Nella galassia Cevital l'inizio dell'estate non è caldo solo per ragioni meteorologiche. Il Comitato algerino di sostegno ai lavoratori Cevital ha organizzato per oggi una nuova marcia di protesta a Bejaia in Cabilia. L'annuncio è dell'agenzia «Issa». Non si tratta, questa volta, di rivendicazioni contro eventuali inadempimenti del gruppo ma piuttosto il tentativo sindacale di difendere il posto di lavoro a fronte di reiterati ostacoli che il governo algerino sta

ATTEGGIAMENTO DURO

La port company ha di recente bloccato due navi cariche di materie prime per Cevital

tempo sta frapponendo a Rebrab. Il patron, che ha da sempre una posizione preminente nel porto di Bejaia, vuole realizzare un impianto per la frantumazione di semi oleosi verso il quale l'opposizione del governo è netta. E pure fermo è il progetto di realizzazione di un grosso centro turistico che Rebrab ha annunciato alcuni mesi fa. Il presidente della port company, una sorta di **capo porto** Djeloul Achour, ha assunto da tempo un atteggiamento rigidissimo giungendo addirittura a bloccare due navi cariche di materie prime per le fabbriche di Cevital in Cabilia. Riferito da «Maghreb emergent», pare non abbia avuto grande effetto neanche il tentativo di mediazio-



MAGNATE Issad Rebrab, il magnate algerino deve far fronte a diverse questioni anche nella sua terra

ne del Front des forces socialistes, principale opposizione al governo.

ANCORA più netta, a favore di Rebrab, la posizione di due deputati Athmane Mazouz e Khales Tazaghart el Mustaqbal che, come riporta «Liberté», sono intervenuti indicando, di fronte al primo ministro Tebboune, chiare responsabilità del governo. In questa situazione, il timore di perdere posti di lavoro ha indotto alla mobilitazione gli operai, addirittura bollati da Achour come «mercenari clandestini sostenuti da Cevital». Rebrab ha addirittura rilanciato con una campagna di informazione nella quale, secondo «Le matin», è stato annunciato il raddoppio delle



La mobilitazione degli operai

C'è il forte timore di perdere molti posti di lavoro, Rebrab ha replicato alle accuse annunciando il raddoppio delle esportazioni Cevital entro il 2020 con l'inaugurazione di un nuovo stabilimento Sitif Brandt

esportazioni Cevital entro il 2020 con l'inaugurazione di uno stabilimento algerino della Sitif Brandt, un laminatoio a Orano e l'impianto di frantumazione sul porto di Bejaia. Per un totale di 30mila nuovi posti di lavoro di cui 7mila nel 2017. E siccome in Algeria a botta di solito corrisponde botta, il gruppo mediatico fino governativo Ennahar ha accusato Cevital di aver esportato, con lauti guadagni, 20mila tonnellate di zucchero a Hong Kong sottraendole al mercato interno. In sostanza lasciando l'Algeria con l'amaro in bocca. E cosa dubbia che giovi a Piombino tutta questa convulsa situazione nel paese dove Rebrab possiede il grosso delle sue ricchezze.

Collisione tra una petroliera ed un cargo nella Manica

Non ci sono feriti ne' si segnala per ora nessun inquinamento



(ANSA-AP) - PARIGI, 1 LUG - Le autorità francesi hanno reso noto che una petroliera ed una grande nave cargo sono entrate in collisione nello Stretto di Dover nel Canale della Manica. Le stesse fonti hanno precisato che al momento non si registrano feriti ne' tantomeno inquinamento delle acque. La prefettura locale marittima francese ha riferito che la collisione tra le due grandi imbarcazioni, battenti entrambe bandiera di Hong Kong, è avvenuta nelle prime ore del mattino e che la nave cisterna Seafrontier, con 38 tonnellate di carburante è alla "deriva". Le autorità britanniche hanno inviato sul posto due navi ed elicotteri. Dalla Francia una nave da rimorchio.

Incidente nella Manica, collisione tra tanker e cargo

Parigi - Le autorità britanniche hanno inviato sul posto due navi ed elicotteri. Dalla Francia una nave da rimorchio.



Parigi - **Le autorità francesi hanno reso noto che una petroliera ed una grande nave cargo sono entrate in collisione nello Stretto di Dover nel Canale della Manica.** Le stesse fonti hanno precisato che al momento non si registrano feriti né tantomeno inquinamento delle acque. La prefettura locale marittima francese ha riferito che la collisione tra le due grandi imbarcazioni, battenti entrambe bandiera di Hong Kong, è avvenuta nelle prime ore del mattino e che la nave cisterna Seafrontier, con 38 tonnellate di carburante è alla «deriva». Le autorità britanniche hanno inviato sul posto due navi ed elicotteri. Dalla Francia una nave da rimorchio.

Nautica: per Marina di Stintino 3 milioni da Regione

Previsti completamento opere di difesa e banchinamenti interni



(ANSA) - STINTINO, 1 LUG - Per il porto Marina di Stintino arrivano tre milioni di euro. Li ha stanziati la Regione che ha approvato una serie di interventi di completamento, riqualificazione, ampliamento, efficientamento di numerosi porti. A disposizione per l'intera Isola ci sono 50 milioni. Il Comune di Stintino aveva già presentato un progetto esecutivo con il quale stimava in circa sei milioni la somma necessaria per gli interventi di completamento del nuovo porto Marina di Stintino.

L'obiettivo dell'amministrazione comunale, guidata da Antonio Diana, che dal 2007 ha cambiato il volto dell'area con la realizzazione di banchine e servizi - ha spiegato il Comune - è quello di completare le opere di difesa e dei banchinamenti interni. Fra gli interventi da realizzare l'installazione della stazione di rifornimento carburante.

«Sette ore abbandonati nel porto»

Il traghetto per Olbia ha un guasto. I passeggeri: «Nessuna assistenza, lasciati soli in un container»

di Alfredo Faetti
a LIVORNO

Il guasto può stare: dopo tutto anche una nave è una macchina e in quanto tale può sempre presentare degli inconvenienti. Ma l'abbandono no. Ed è proprio così che si sono sentite le decine di passeggeri che ieri mattina hanno dovuto attendere sette ore prima di potersi imbarcare: sul traghetto della Grimaldi Lines che poi li ha portati ad Olbia, in Sardegna. «Ci hanno lasciati da soli davanti a un container con una tenda, che era l'unica ombra a nostra disposizione. Niente acqua per ore, né spiegazioni», è l'estrema sintesi di quanto avvenuto, fornita da Marco Spurio, uno dei turisti che avrebbe dovuto partire per la vacanza sarda di buon'ora, anziché a metà pomeriggio.

Il programma alla vigilia prevede ritrovo alla Darsena Toscana Est per le 8, due ore prima della partenza, fissata appunto per le 10. Destinazione Olbia. Non ci sono soltanto livornesi sulla banchina ovviamente, ma anche altri turisti arrivati in città per poter partire. Spurio ad esempio è arrivato da Ascoli Piceno. È lui, fatto portavoce del gruppo di passeggeri, a denunciare il disagio provato ieri sui moli livornesi. «Alle 8.11 ci è arrivato un messaggio in cui la Grimaldi ci avverte che il traghetto partirà soltanto alle 14 o alle 21.30», racconta. «Dava anche la possibilità di inviare una mail e farsi rimborsare il biglietto. Ma dal momento che tutti eravamo già in porto nessuno ha voluto il rimborso». La vacanza del resto si era soltanto posticipata di qualche ora. È un guasto ad una macchina è una variabile plausibile. Non fosse che nessuno dei passeggeri ancora espresse che si trattava di un guasto. Anzi, nessuno ha avuto una minima informazione per lungo tempo. È proprio questo l'aspetto che ha fatto infuriare i turisti.

«Non c'è stata la minima assistenza da parte della compagnia», riprende l'ascolano. «Abbiamo saputo che si trattava di un guasto solo dopo ore e nessuno ci ha garantito che comunque la partenza ci sarebbe stata». L'invito anzi è stato quello di lasciare il porto in attesa delle 14, ma i passeggeri non avrebbero saputo



Alcuni dei turisti in partenza per Olbia e che invece sono rimasti bloccati in porto mentre attendono informazioni dal gruppo Grimaldi



Le auto in attesa dell'imbarco per Olbia



I passeggeri attendono spiegazioni

to dove andare, spiegano. Così hanno deciso di restare alla Darsena Toscana, dove l'unico riparo dal sole cocente era una tenda fissata fuori da un container. «Non ci hanno portato neanche una bottiglia d'acqua fino a mezzogiorno», insistono i turisti. Soltanto all'ora di pranzo, infatti, sono arrivati panini e bottigliette di plastica. Ma anche qui, stando alle testimonianze, l'accoglienza ha lasciato piuttosto a desiderare. «Hanno consegnato un panino e una bottiglietta d'acqua per ogni biglietto», spiega Spurio. «Ma la cosa assurda è che se nel biglietto erano previsti quattro imbarchi, la compagnia ha

» **Turisti arrivati da diverse regioni raccontano di aver dovuto attendere a lungo senza spiegazioni: «Non hanno fornito neanche il pranzo per tutta la comitiva»**

previsto ugualmente un panino. Così è capitato che ad una famiglia di quattro persone sia stato consegnato un unico pasto».

Il Tirreno ha provato a contattare la Grimaldi Lines ieri, ma senza riuscirci, probabilmente

» **La rabbia ha portato a denunciare altri disagi oltre i ritardi, come la sporcizia nei servizi igienici vicino alla banchina: avvertita la polizia di frontiera**

mente perché era domenica. Quindi resta solo la versione dei passeggeri delusi, che certo non usano giri di parole. «È stata la mia prima volta a Livorno e non è stata di certo piacevole», dice Spurio. Ma la rabbia che monta per i disagi

ha portato anche a contattare la polizia di frontiera e la guardia costiera, denunciando anche altri disagi, come lo sporco nei servizi igienici o altri aspetti simili, che in genere possono passare inosservati ma non quando sei costretto a rimanere per sette ore sulla solita banchina. A inizio pomeriggio però arriva la conferma: il traghetto per Olbia è pronto a salpare e alle 15 i passeggeri prendono il largo verso la Sardegna. «Dopo tutte quelle ore vicino a un container in molti si sono sdraiati le panchine e hanno riposato», concludono i passeggeri. «È stata quella l'oddisca».

GIORGIO NERI/ANSA

Pressing italiano sull'Europa «Ora risposte o stop alle navi»

Ultimatum di Minniti. E Palese attacca: «Passare ai fatti»

● «Se il tema che l'Italia ha posto è giusto allora si risponde con i fatti: il tempo delle parole purtroppo si è consumato». Il ministro dell'Interno Marco Minniti torna sul confronto con l'Europa in tema di immigrazione, dopo l'ultimatum e l'ipotesi, in assenza di risposte chiare, di chiudere i porti italiani alle navi straniere, con il blocco dell'ingresso delle navi delle Ong che trasportano migranti in Italia al ritmo di 5000 al giorno. Passi, quelli annunciati, sui quali mercoledì prossimo il ministro terrà un'informativa urgente in Aula alla Camera.

«Io sarei più orgoglioso se di tutte le navi che operano nel Mediterraneo centrale una sola, una soltanto, anziché arrivare in Italia arrivasse in un altro porto europeo. Sarebbe un segnale straordinario di solidarietà e vicinanza e questo è il cuore della questione che abbiamo posto all'Europa», afferma il ministro. Il tema «epocale della immigrazione l'Europa lo deve affrontare insieme». Aggiungendo: «L'accoglienza ha un limite nella capacità di integrazione. Il compito del ministro dell'Interno, che si deve occupare



della sicurezza degli italiani, è di far sì che quel limite non venga mai superato» perché «se così fosse vuol dire che non abbiamo cura per il presente e il futuro del nostro Paese». «Il presente e il futuro del nostro Paese si gioca tutto su queste questioni», conclude Minniti, ringraziando «i sindaci dei comuni che accolgono: a loro dico che sono dalla loro parte», perché

5000

I migranti che ogni giorno in media arrivano in Italia

40

I milioni che l'Europa è pronta a stanziare

«se ogni comune facesse la propria parte, noi avremmo una situazione molto, ma molto più vicina alla soluzione».

L'immigrazione e le richieste di solidarietà nell'accoglienza arrivate dall'Italia ai Paesi dell'Unione Europea sono state intanto discusse anche durante la visita della Commissione Ue a Tallin per l'inizio del semestre di presidenza estone. L'Alto rappresentante per la politica estera

e di sicurezza Ue, Federica Mogherini, insieme alla commissione e al governo italiano, starebbe lavorando su un possibile stanziamento di 40 milioni di euro dal Trust fund Africa per progetti in Libia, da approvare già a luglio. I fondi andrebbero a ulteriore supporto della guardia costiera, al centro coordinamento operazioni a Tripoli e ad azioni per rafforzare il confine meridionale. Ma sul tema immigrazione è scontro aperto. «Il fenomeno migratorio che investe l'Italia, da anni, ha assunto negli ultimi tempi dimensioni ingestibili ed incontrollabili. Si parla di bloccare gli sbarchi, ma quotidianamente assistiamo a nuovi arrivi, gli ultimi in Puglia questa mattina. Adesso basta è il momento di passare dalle parole ai fatti. Gli italiani non possono più assistere ad annunci che rimangono tali, per questo chiediamo al ministro Minniti di rendere operativa la chiusura dei nostri porti. Bisogna agire subito, è inutile aspettare un'azione dell'Unione europea che su questo tema non ha mai tradotto le sue promesse in azioni concrete», afferma in una nota Rocco Palese, deputato di Forza Italia.

N.Qua.

India, al via domani la tassa su merci e servizi

New Delhi - Milioni di persone si sono messe in fila oggi in supermercati, centri commerciali e "show room" dei fabbricanti di auto e moto, richiamati dalla prospettiva di realizzare vantaggiosi acquisti a prezzi super scontati, alla vigilia dell'introduzione in India, a partire da domani, della nuova Tassa nazionale sulle merci ed i servizi (GST). Dopo un decennio di discussioni, il ministero delle Finanze ha approvato una griglia in base a cui i prodotti in India saranno gravati da una GST da zero al 28%. Fino ad oggi il massimo livello di tassazione indiretta era del 23%.

L'obiettivo dei produttori di beni durevoli e di ampio consumo e dei commercianti è di presentarsi all'appuntamento con la nuova legge in vigore dalle 00,01 di sabato con il minimo di stock per non dover pagare nuove tasse su beni acquistati in passato. Il governo del premier Narendra Modi punta su questa rivoluzione della fiscalità per mettere fine al complicato sistema di tassazione mista centrale e locale, e uniformare i meccanismi impositivi su scala nazionale, con la speranza di incidere anche sulla crescita del Pil. E di sburocratizzare il commercio per rendere più appetibili anche gli investimenti esteri, essenziali per dinamizzare l'economia indiana. Da più parti era stato suggerito un rinvio della GST all'1 settembre ma il ministro delle Finanze, Arun Jaitley, è apparso irremovibile sul suo lancio l'1 luglio. Così il principale partito di opposizione, il Congresso di Sonia e Rahul Gandhi, ed altre formazioni politiche, boicotteranno la cerimonia presieduta da Modi nella Hall centrale del Parlamento, in passato utilizzata quasi solo per iniziative relative all'Indipendenza nazionale.

Il governo si attende molto dall'introduzione della GST, ma secondo vari analisti, due questioni principali preoccupano ed hanno il potere di condizionare il buon esito dell'operazione. La prima è che a differenza dei Paesi che hanno introdotto l'Iva, l'India non ha scelto due-tre livelli impositivi, ma cinque o sei, più varie eccezioni. Inoltre, alcuni prodotti come petrolio, gas naturale, elettricità, alcolici e costruzione di beni immobili sono per ora al margine della riforma, e non si sa quando potranno entrare a farne parte.

Informazioni Marittime

Israele vuole realizzare un'isola artificiale a Gaza



Realizzare un'isola artificiale dotata di un porto commerciale nelle acque della Striscia di Gaza. E' un ambizioso progetto di cui si parla almeno dal 2011, ma adesso il ministero dei Trasporti israeliano sembra voglia fare sul serio, tanto che ha diffuso pure i rendering dell'opera.

Secondo il progetto, [scrive il Post](#), l'isola sarà grande otto chilometri quadrati e sarà collegata alla terraferma con un ponte di cinque chilometri. Dovrà ospitare un porto, uno scalo per le merci, una centrale di desalinizzazione ed eventualmente un aeroporto (quello di Gaza è stato distrutto da Israele fra il 2001 e il 2002). Il costo stimato per la realizzazione è di 5 miliardi di dollari, che dovrebbero arrivare da fondi internazionali. Israele stima che per costruire l'intera area sarebbero necessari cinque anni.

Il progetto è stato criticato sia in Israele che in Palestina. I critici israeliani lo ritengono poco pratico e difficilmente realizzabile, mentre i palestinesi temono che le autorità israeliane vogliano rendere permanente il loro controllo sulle merci e le persone che entrano a Gaza (la Striscia è sotto embargo dal 2007).

Dinner, in tremila alla festa dello shipping

Genova - Serata di gala (e affari) in Fiera. Negri (Assagenti): «Genova è sempre la capitale del mare». all'evento hanno partecipato rappresentanti di 46 Paesi.



Genova - **Il cluster marittimo italiano ha indossato l'abito da sera e si è dato appuntamento a Genova.** «Perché questa città è la capitale italiana dello shipping e lo resterà per molti anni ancora», dice **Aldo Negri**, presidente del gruppo giovani di Assagenti. Tremila persone hanno partecipato alla 14esima edizione del **“Shipbrokers and Shipagents Dinner”**, l'evento organizzato alla Fiera di Genova dagli agenti marittimi. Alla serata hanno partecipato anche decine di aziende estere. «Abbiamo agenti marittimi provenienti da 46 diversi Paesi - prosegue Negri - e più di mille imprese che hanno dato la loro adesione». Più operatori che politica. Tra i volti noti presenti alla serata che si è tenuta sulla terrazza e all'interno del padiglione Jean Nouvel, c'erano l'agente marittimo Augusto Cosulich ed i terminalisti Gilberto Danesi di Psa e Roberto Spinelli.

Il past president di Fedespediti, Piero Lazzeri, e l'attuale presidente Roberto Alberti assieme al numero uno di Spediporto, Alessandro Pitto. E poi Tirreno Bianchi della Compagnia Pietro Chiesa, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, Matteo Catani di Gnv e l'ex presidente del porto di Genova, Luigi Merlo, oggi alla corte di Gianluigi Aponte al gruppo Msc. «Eventi di questo tipo - spiega **Alberto Banchemo**, numero uno di Assagenti - sono una ricchezza per l'intera città di Genova. E poi consentono agli agenti marittimi provenienti da tutte le parti del mondo di fare affari, scambiarsi opinioni e avviare nuove relazioni che hanno quasi sempre un ritorno commerciale». Ma quella degli agenti marittimi è stata una categoria che negli ultimi tempi è stata colpita anche da profondi cambiamenti: dal fallimento della compagnia coreana Hanjin alla fusione tra alcune delle principali linee mondiali.

-segue

«Il mercato ci ha sicuramente messo di fronte a nuove sfide - spiega **Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti** - anche se dal mercato stiamo avendo importanti segnali di ripresa. Sarà difficile tornare ai livelli pre-crisi ma i siamo già sulla buona strada».

(Fotoservizio Gentile)

Shipping: tremila al dinner degli agenti marittimi a Genova

Arrivano da 46 Paesi e rappresentano 1100 aziende



(ANSA) - GENOVA, 30 GIU - Il conteggio finale è arrivato a quota tremila. Tremila persone sono arrivate questa sera alla quattordicesima edizione dello Shipbrokers and shipagents dinner. Il tradizionale appuntamento biennale organizzato da Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, chiude fra abiti da sera e business la Genoa shipping week, dedicata all'economia e la cultura del mare.

"Quarantasei paesi rappresentati, 1.100 aziende e settanta sponsor - tira le somme Aldo Negri, presidente del Gruppo giovani Assagenti -. Una cena di gala ma anche un punto di incontro, considerato che dei tremila ospiti mille sono genovesi, mille vengono da tutta Italia e gli altri mille dal resto del mondo". Il padiglione Jean Nouvel, arredato con divani e tavoli, si è trasformato in un salone delle feste e i 25 alberi esposti, lecci e ippocastani, saranno donati alla città da altrettante aziende per essere messi a dimora nelle ville e nei viali genovesi. "Nonostante il periodo che stiamo attraversando abbiamo voluto festeggiare, anche se in modo sobrio - dice Negri - Ne veniamo dal caso Hanjin, ancora fresco, e dalle fusioni che stanno segnando profondi cambiamenti nel mondo delle agenzie marittime. La concentrazione nel settore contenitori degli armatori porta come conseguenza una perdita di importanza dell'agente stesso ma l'atmosfera di questa settimana è stata positiva, guardiamo avanti". Domattina l'ultimo evento, all'insegna dello sport, la corsa podistica Genoa shipping run cui partecipa anche la campionessa europea di maratona nel 2014, Emanuela Quaglia.

L'ECONOMIA

Genoa Shipping Week un "dinner" globale

MASSIMO MINELLA ALLE PAGINE X E XI



Porto, il "dinner" globale più di tremila in Fiera nel segno del business

L'evento-clou della settimana dello shipping organizzato dai giovani agenti marittimi raggiunge la sua cifra-record

MASSIMO MINELLA

«**C**i riuniamo» dicono semplicemente i giovani agenti marittimi genovesi guidati dal presidente Aldo Negri. Lo dicono in inglese, com'è giusto che sia, anche perché questo "we gather" scelto a slogan per la quattordicesima edizione del "dinner" (secondo termine inglese) trova davvero una condivisione globale e si radice in realtà. Sono in tremila a rispondere all'invito, sparsi per il Padiglione B della Fiera, una sorta di enclave di bellezza in un contesto che, purtroppo, resta chiuso per troppo tempo durante l'anno e si anima soltanto per i giorni del Salone Nautico e per gli altri eventi che ancora scelgono la Fiera di Genova.

Il "dinner" arriva la sera dopo la festa per i 160 anni della Fratelli Cosulich, che ha riempito il Salone del Maggiore Consiglio di Palazzo Ducale. Erano in millecinquecento per i Cosulich, sono in più di tremila per i giovani agenti marittimi. Succede tutto dentro alla settimana genovese dello shipping che diventa ovviamente la "Genoa Shipping Week" (e fanno tre), evento che fa ruotare attorno a una raffica di convegni e confronti un altro migliaio di

persone. Insomma, alla fine sono più di cinquemila, da ogni parte del mondo, a rispondere all'invito della Lanterna. Un bel segnale, non solo per l'economia del territorio, ma anche per le ambizioni del nuovo porto che riunisce Genova e Savona, proiettandolo di fatto già fra i primi scali passeggeri sul fronte delle crociere (oltre due milioni di unità) e fra le realtà emergenti del container. Il progetto-simbolo del nuovo porto, la diga foranea che nascerà a circa cinquecento metri da quella attuale, è funzionale a servire al meglio le nuove full-container da ventimila teu che hanno necessità di pescaggi profondi e necessitano di un bacino di evoluzione adeguato per garantire il massimo della sicurezza. A questo punto, considerando che nel 2022 sarà operativo il Terzo Valico su cui far correre i container verso il Nord Europa, si può davvero pensare di raddoppiare i volumi attuali e a salire fino a 4,4 milioni e mezzo di teu.

Di questo e di altro si parla al "dinner" che riunisce gli uomini e le donne dello shipping e della "blue economy" (avanti così). Non manca praticamente nessuno, compresi i manager e gli imprenditori che più di vent'anni fa ac-

cettarono la sfida della privatizzazione dei servizi portuali. Erano agenti marittimi, spedizionieri, trasportatori.

Erano soprattutto coraggiosi. Mutuavano le esperienze già operative in Nord Europa del "terminal operator". Quella volta, però, decidemmo di tradurli in italiano facendoli diventare dei "terminalisti". Forse sarebbe stato meglio lasciare la definizione inglese.

AMBROLOGIO DI PAVIA

ALL'EVENTO HANNO PARTECIPATO RAPPRESENTANTI DI 46 PAESI

Dinner, in tremila alla festa dello shipping

Serata di gala (e affari) in Fiera. Negri (Assagenti): «Genova è sempre la capitale del mare»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Il cluster marittimo italiano ha indossato l'abito da sera e si è dato appuntamento a Genova. «Perché questa città è la capitale italiana dello shipping e lo resterà per molti anni ancora», dice Aldo Negri, presidente del gruppo giovani di Assagenti. Tremila persone hanno partecipato alla 14esima edizione del "Shipbrokers and Shipagents Dinner", l'evento organizzato alla Fiera di Genova dagli agenti marittimi. Alla serata hanno partecipato anche decine di aziende estere. «Abbiamo agenti marittimi provenienti da 46 diversi Paesi - prosegue Negri - e più di mille imprese che hanno dato la loro adesione». Più operatori

che politica. Tra i volti noti presenti alla serata che si è tenuta sulla terrazza e all'interno del padiglione Jean Nouvel, c'erano l'agente marittimo Augusto Cosulich ed i terminalisti Gilberto Danesi di Psae e Roberto Spinelli.

Il past president di Fedespedi, Piero Lazzeri, e l'attuale presidente Roberto Alberti assieme al numero uno di Spediporto, Alessandro Pitto. E poi Tirreno Bianchi della Compagnia Pietro Chiesa, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, Matteo Catani di Gnv e l'ex presidente del porto di Genova, Luigi Merlo, oggi alla corte di Gianluigi Aponte al gruppo Msc.

«Eventi di questo tipo - spiega Alberto Banchemo, numero uno di Assagenti - sono una ricchezza per l'intera città di

Genova. E poi consentono agli agenti marittimi provenienti da tutte le parti del mondo di fare affari, scambiarsi opinioni e avviare nuove relazioni che hanno quasi sempre un ritorno commerciale». Ma quella degli agenti marittimi è stata una categoria che negli ultimi tempi è stata colpita anche da profondi cambiamenti: dal fallimento della compagnia coreana Hanjin alla fusione tra alcune delle principali linee mondiali. «Il mercato ci ha sicuramente messo di fronte a nuove sfide - spiega Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - anche se dal mercato stiamo avendo importanti segnali di ripresa. Sarà difficile tornare ai livelli pre-crisi ma i siamo già sulla buona strada».

shipping@ilsecoloxix.it

BUONE PROSPETTIVE

Duci (Federagenti):
«Difficile tornare ai livelli pre-crisi ma siamo già sulla buona strada»